

UNIVERSITE *Abou-Bakr BELKAID* - TLEMCEM

Faculté de Droit et des Sciences Politiques



***La Responsabilité Civile du Transporteur Maritime des Hydrocarbures
pour Faits de Pollution.***

Thèse de Doctorat en Droit : Option Droit Privé.

Spécialité : Droit maritime et Droit des Transports.

Présentée par : MADANI Ahmed

Sous la direction de :

M^r Mohammed BENAMAR, Professeur, Faculté de Droit et des Sciences Politiques, Université
Abou - Bakr Belkaid - Tlemcen

Jury :

M ^r Mohamed KAHLOULA, Professeur, Université de Tlemcen	Président
M ^r Mohammed BENAMAR, Professeur, Université de Tlemcen	Encadreur
M ^r Belkacem TROUZINE, Professeur, Université d'Ain Témouchent	Examineur
M ^r Mohamed Salim CHEHIDI, Maître de Conférences « A » Université de S.B.A	Examineur

ANNEE UNIVERSITAIRE : 2021 – 2022.

Dédicaces

A la mémoire de ma mère qui représente pour moi le symbole de la bienveillance, et qui ne cessait de prier pour moi. Ses prières et sa bénédiction m'ont été d'un grand secours pour mener à bien cette thèse.

A ma femme, qui dans les épreuves les plus difficiles de ma vie était toujours à mes côtés et qui, sans son soutien ce travail n'aurait jamais été achevé.

A mes enfants, Chahrazed, Abdelkrim et Mehdi, avec ma profonde affection

Remerciements

J'adresse tout particulièrement l'hommage de ma reconnaissance, à Monsieur le Professeur Mohamed Benamar pour l'attention constante et bienveillante qu'il a portée à mon travail, pour les encouragements qu'il n'a cessé de me prodiguer tout au long de ma recherche.

Je tiens également à exprimer ma profonde gratitude à Monsieur le Professeur Mohamed Kahloula qui a pu me fournir les plus précieux conseils pour l'élaboration de ce travail.

Je remercie enfin, messieurs les professeurs Belkacem TROUZINE et Mohamed Salim CHEHIDI d'avoir bien voulu accepter de faire partie du jury.

Liste des principales abbreviations

A.B.S.	American Bureau Of Shipping.
A.F.D.I	Annuaire Français de Droit International.
A.F.D.U.	<i>Association Française du Développement Urbain.</i>
A.F.D.M.	Association française de Droit maritime.
A.I.O.C	Amoco International Oil Compagny.
Art.	Article.
B.P.	British petroleum.
C.A.	Cour d'Appel.
Cass.	Cassation.
C.D.E.S.	Centre de Droit et d'Economie Sociale.
C.E.	Commission Européenne.
CERCLA	Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act
C.F.	confer « Reportez vous à »
Ch. Com.	Chambre de Commerce.
Chron.	Chronique.
Circ.	Circulaire.
C.L.C	Convention Internationale de 1969 sur la Responsabilité Civile pour les dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures.
C.N.R.S.	<i>Centre national de la recherche scientifique.</i>
Coll.	Collection.
Comm.	Commission.
Crim.	Criminelle.
C.P.E.M.	Commission permanente d'enquête sur les évènements de mer
CRISTAL	Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution.
D.	Dalloz
Dir.	Directive.
D.M.F.	Droit Maritime Français.
D.O.	Document de l'OMI.
DPA	Deepwater Port Act.
D.T.S.	Droit de Tirage Spécial.
D.S.	Dalloz Sirey.
Ed.	Edition.

E.E.E.	Espace économique européen.
Envir.	Environnement.
E.R.M.	Espaces et Ressources Maritimes.
F.I.P.O.L.	Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
F.I.S.A.	Foreign Sovereign Immunities Act.
F.M.I.	Fonds Monétaire International.
FOSC	Federal On-Scene Coordinator.
F.R.	Federal register.
F.2d	Federal reporter, Second Series.
F.W.P.C.A.	Fédéral Water Pollution Control Act.
I.T.O.P.F.	International Tanker Owners Pollution Federation Limited.
I.O.P.C.	International Oil Pollution Compensation.
J.C.P.	Jurisclasseur Périodique.
J.D.I.	Journal du Droit International.
JMLC	journal of maritime law and commerce.
J.M.M.	journal de la marine Marchande.
J.O.R.A.D.P.	Journal Officiel de la République Algérienne Démocratique et Populaire.
L.G.D.J.	<i>Librairie générale de droit et de jurisprudence.</i>
N.C.P.	National Contingency Plan.
NPC	National Pollution Funds Center.
O.C.D.E.	Organisation de coopération et de développement économiques.
O.M.C.I	Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale.
O.M.I.	Organisation Maritime Internationale.
O.N.U.	Organisation des Nations Unies.
O.P.A.	Oil Pollution Act.
Op. cit.	Opus citatum « ouvrage déjà cité ».
O.C.S.L.A.	Outer Continental Shelf Lands Act.
O.S.L.T.F.	Oil Spill Liability Trust Fund.
P.	Page.
PAM	Plan d'Action pour la Méditerranée
P & I Clubs	Protecting & Indemnity Clubs
P.U.F.	Presses Universitaires de France.
RGDIP	Revue générale de Droit International Public.
R.J.E.	Revue Juridique de l'Environnement.

REMPEC	Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle.
Rev.	Revue.
S.F.D.E.	Société Française pour le Droit de l'Environnement.
T.	Tome
TAPAA	Trans-Alaska Pipeline Authorization Act
T.G.I.	Tribunal de Grande Instance.
TOVALOP	Tanker Owners Voluntary Agreement concernant Liability for Oil Pollution
T.S.	TOVALOP Supplement.
T.S.A.	TOVALOP Standing Agreement
Z.E.E.	Zone Exclusive Economique.

INTRODUCTION

Le développement du commerce international d'hydrocarbures a entraîné, durant les vingt dernières années, une multiplication des mouvements maritimes des cargaisons pétrolières et, de manière incidente une augmentation des risques d'accidents pour les navires transporteurs d'hydrocarbures. La liste des accidents de navires ayant provoqués des marées noires ces dernières décennies ne cessent de s'allonger.

Il y a plus de cinquante ans, le 18 Mars 1967 le *Torrey-Canyon*, chargé de 120 000 tonnes de pétrole brut, s'échoue entre les îles Sorlingues et les côtes découpées de Cornouailles menaçant ainsi la côte Anglaise. Cet accident fit soudainement découvrir au monde entier l'une des marées noires les plus importantes du 20^{ème} siècle et fût à la base d'une prise de conscience de ce type de catastrophe.

Une dizaine d'années après, le 16 Mars 1978, l'*Amoco-Cadiz*, un pétrolier « super tanker » fait naufrage au large des côtes Bretonnes, dans le nord du Finistère. La marée noire provoquée par cette catastrophe écologique, est, aujourd'hui encore l'une des pires de l'histoire. Les 230 000 tonnes de pétrole brut transportées, auxquelles s'ajoutent 3 000 tonnes de fuel, furent déversées sur 400 kilomètres de côte Bretonne. Puis le 7 Mars 1980, le *Tanio*, se brisait en deux au cours d'une tempête au large de l'île de Batz dans le nord du département du Finistère et sa partie arrière coulera avec 6 000 tonnes de fuel lourd.

Le 24 Mars 1989, le pétrolier *Exxon-Valdez*, s'échoue sur la côte de l'Alaska en provoquant le déversement de 35 000 tonnes de pétrole brut. L'échouement de ce navire et ses conséquences environnementales eurent un grand retentissement aux Etats Unis et entraînent des modifications significatives de la législation Américaine sur le transport maritime des hydrocarbures.

Le 12 Décembre 1999, l'*Erika*, un pétrolier battant pavillon Maltais, affrété par la société Total S.A., s'échoue au large de la Bretagne, déversant 20 000 tonnes de pétrole brut sur 400 kilomètres de côtes Françaises. Trois ans plus tard, le 19 Novembre 2002 le pétrolier *Prestige*, s'est brisé en deux à 270 kilomètres des côtes Galiciennes. Une gigantesque marée noire de quelques 60 000 tonnes d'hydrocarbures a souillé gravement les côtes de Galice.

Introduction

La liste des accidents que nous venons de dresser est loin d'être limitative et laisse apparaître que la pollution par les hydrocarbures est sans aucun doute la plus spectaculaire des pollutions marines¹.

Dans la perspective d'une bonne compréhension du thème auquel nous nous intéressons il nous paraît utile de mettre en relief les raisons qui nous ont poussées à choisir un tel sujet et montrer ainsi son intérêt (I), de donner un aperçu du cadre juridique à travers les textes qui régissent la matière (II). Par ailleurs, nous délimiterons le cadre précis de notre étude (III) et soulignerons les interrogations qu'elle suscite et auxquels nous tenterons d'apporter des réponses (IV).

I – Intérêt du sujet.

Les risques liés au transport maritime des hydrocarbures constituent selon nous l'un des aspects les plus importants du sujet objet de notre étude.

En dépit de la diversification des sources d'énergies par les pays non producteurs d'hydrocarbures, le pétrole continue à tenir une place importante dans le fonctionnement de l'économie mondiale. Il conserve sa première place dans le volume des échanges internationaux. De très importantes quantités de pétrole brut et de produits pétroliers raffinés circulent par l'intermédiaire de navires entre lieux de production, lieux de raffinage et centres de consommation. Depuis des années, le fret pétrolier représente environ 30% du volume du commerce maritime mondial. En 2012, le transport de pétrole brut par voie maritime s'est élevé à 1,78 milliards de tonnes. En 2013, la capacité totale de la flotte pétrolière mondiale était de 490 millions de tonnes pour environ 11 milles tankers. Cette capacité a augmenté de 73% entre 2000 et 2013².

A l'instar des conséquences néfastes de pollution que cause toute activité humaine, le transport maritime des hydrocarbures se révèle être une opération particulièrement dangereuse en cas d'accident et de marées noires. En effet, les marées noires peuvent s'avérer désastreuses pour le milieu marin. Liées à des naufrages, à des accidents maritimes ou à des déversements sauvages, les marées noires sont des nappes de pétrole ou d'autres

¹Voir Publications des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (F.I.P.O.L.), <https://www.iopcfunds.org>

² Le transport du pétrole par voie maritime : <https://www.universalis.fr>energie>.

Introduction

hydrocarbures provenant soit de la cargaison soit des soutes de navires et peuvent s'étendre jusqu'à une centaine de kilomètres, sous l'effet des marées et du vent.

Ce qui retient notre attention dans notre étude, c'est la pollution de la mer par les hydrocarbures transportés par les navires suite à des événements de mer tels que l'échouement, le naufrage ou l'abordage avec un autre navire. Car les hydrocarbures constituent quantitativement le polluant le plus important résultant des opérations de transport maritime¹. En 1983, l'académie nationale des sciences des Etats Unis a estimé que la quantité d'hydrocarbures déversée chaque année dans la mer, toutes sources confondues atteignait 3 millions de tonnes dont 1,7 million de tonnes environ provenaient des transports maritimes². En outre, une seule tonne de d'hydrocarbures déversée peut recouvrir des hectares de mer dans la mesure où les nappes d'hydrocarbures peuvent en quelques heures s'étaler sur des étendues considérables au gré des vents, des courants et des marées.

Les marées noires constituent de véritables désastres écologiques qui se sont multipliés au cours des années passées. Elles ont de graves conséquences sur la faune, la flore, mais également sur l'écosystème marin et les populations locales.

Les premières conséquences d'une marée noire, quelle que soit sa taille et sa localisation, concerne l'environnement. Plus spécifiquement : la faune et la flore. Engluées, étouffées par les résidus pétroliers, les oiseaux, dauphins, tortues de mer et autres poissons meurent d'asphyxie. Le microcosme des océans est lui aussi affecté, forcément, puisqu'il faut de nombreuses années pour que les traces d'hydrocarbures soient totalement éliminées, et pour que les écosystèmes touchés se reconstituent... D'autant que les produits chimiques « *dispersants* » utilisés par les secours ont eux aussi de graves conséquences sur la vie marine.

Si les conséquences à court terme se résultent par la mort de centaines d'animaux, à long terme, c'est donc tout l'écosystème qui est perturbé par la contamination de leur environnement. Des pathologies peuvent ainsi se développer chez les animaux marins, impactant leur système immunitaire ou encore leur fertilité.

Si la faune et la flore sont les premières concernées par les marées noires, elles ne sont pas les seules. Les populations locales sont également touchées, puisqu'un désastre de cette

¹ STRITASTAVA S.P, « *Stratégie pour la protection du milieu marin* », Grande Bretagne, Manuel O.M.I., Juillet 1988, p. 2.

² STRITASTAVA S.P, op.cit., p. 2.

Introduction

envergure a forcément un impact sur les activités économiques des régions, telles que la pêche, l'aquaculture et le tourisme. Ce dernier cas, entre les baignades interdites pour protéger la santé des baigneurs et la fermeture des plages qui doivent être nettoyées, représente une vraie perte économique, en particulier si un tel drame survient pendant la période estivale.

La pêche et l'aquaculture, elles, sont généralement impactées sur le long terme, puisqu'à cause de la contamination, les produits marins deviennent impropres à la consommation pendant une longue période. Une conséquence qui fragilise un peu plus des domaines où la précarité est déjà présente.

Enfin, il reste une conséquence à ne pas négliger : l'impact sanitaire. Le pétrole et les hydrocarbures peuvent en effet être cancérigènes, tant par inhalation que par ingestion ou par contact avec la peau. D'où l'obligation pour les autorités locales de nettoyer avec minutie les environnements touchés avant de les rouvrir au public. D'autant que les conséquences de ces contaminations ne sont pas toujours visibles immédiatement, mais jusqu'à des années plus tard¹.

En choisissant ce thème, nous avons été guidés par le souci de contribuer à la prise de conscience des risques de pollution que crée le transport maritime des hydrocarbures. Nous voulons par la même souligner la nécessité d'améliorer davantage le système international de responsabilité et d'indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait des pollutions résultants des déversements d'hydrocarbures provenant des navires. Cette indemnisation se présente comme le corolaire de la responsabilité civile des auteurs des dommages de pollution par hydrocarbures.

Pour les pays en développement, comme l'Algérie, notre étude vise à inspirer les pouvoirs publics aux fins d'élaborer des plans nationaux de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. En effet, le littoral de notre pays n'est pas à l'abri de tels risques de pollution. Selon un rapport de l'agence Européenne pour l'environnement méditerranéen qui date de 2006, la pollution par les hydrocarbures est très courante le long du littoral de notre pays et à l'intérieur de ses eaux territoriales compte tenu des voies du trafic maritime pétrolier qui passent à proximité. Ce rapport révèle que 150 millions de tonnes d'hydrocarbures y sont transportées chaque année (sur 500 millions de tonnes/an transportés

¹ R. Moreau, « cinquante ans de marée noire : radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les Hydrocarbures », assurance et gestion des risques, volume 76 (1), Avril 2008, p. 99 à 141.

au total en mer méditerranée) ce qui correspond au transit de 1800 pétroliers par an. En outre plus de 50 millions de tonnes d'hydrocarbures empruntent chaque année les terminaux pétroliers des principaux ports (Arzew, Bédjaïa, Skikda), avec d'importantes fuites d'exploitation en mer (10 milles tonnes par an). Les opérations de déballastage sont également responsables de quelque 12 milles tonnes supplémentaires d'hydrocarbures par an dans les eaux côtières du fait que les installations de réception disponibles ne peuvent pas répondre aux quantités de ballast¹. S'agissant des marées noires, si notre pays n'a pas eu à connaître de catastrophes de l'ampleur de celles tristement sévères qui ont marqué la deuxième moitié du 20^{ème} siècle, il n'est pas et n'a pas été à l'abri d'accidents ayant pour conséquences directes la pollution de la mer. Pour ne donner que quelques exemples, nous citerons l'incendie du navire capitaine Marcos en 1980 le long des côtes d'Annaba avec 70 000 tonnes d'huile lourde, le naufrage en 1982 du navire Juan Laveyela dans le port d'Arzew et dont les dégâts n'ont jamais été rendus publics, l'échouage en 1991 du navire San Harris à proximité du port de Mostaganem avec une quantité très importante de gaz oil et de fuel². La prise de conscience de ces périls a entraîné une réaction qui sur le plan juridique s'est traduite par l'élaboration d'un certain nombre de règles en application des nombreuses Conventions et protocoles internationaux ratifiés par notre pays³. Ces règles sont contenues dans le code maritime⁴ et dans la loi relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable⁵.

II – Le cadre juridique.

La nécessité de protéger efficacement le milieu marin ainsi que les populations côtières s'est rapidement imposée.

¹ Rapport de l'Agence Européenne pour l'environnement méditerranéen, n° 4/2006, disponible sur <http://www.pedz.ini-mannheim.de>.

² Z. Oubouchou, « *pollution : les côtes Algériennes poubelle privilégiée ?* » quotidien EL Watan, 18 Janvier 1993, p. 25.

³ Notamment, Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures adoptée le 29 Novembre 1969 à Bruxelles et modifiée par le protocole du 27 Novembre 1992 fait à Londres (décret présidentiel n° 198-123 du 18 Avril 1998 portant ratification du protocole de 1992, J.O.R.A. n° 25 du 26 Avril 1998, ordonnance n° 74-55 du 13 Mai 1974 portant ratification de la Convention portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures faite à Bruxelles le 18 Décembre 1971, J.O.R.A. n° 45 du 4 Juin 1974, décret présidentiel n° 98-124 du 18 Avril 1998 portant ratification du protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, J.O.R.A. n° 25 du 26 Avril 1998).

⁴ Ordonnance n° 76-80 du 23 Octobre 1976 portant code maritime, modifiée et complétée.

⁵ Loi n° 03-10 du 19 Juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, J.O.R.A. n° 43 du 20 Juillet 2003.

Introduction

Les premières tentatives de prévenir les risques de pollution par les hydrocarbures remontent à 1926¹. Mais ce n'est qu'en 1954 que le premier instrument multilatéral ayant pour but potentiel la protection de l'environnement a vu le jour. Il s'agit de la Convention de Londres pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures². Par la suite, l'accident du *Torrey-Canyon* en 1967 a inspiré deux Conventions celle, de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures³ et qui constitue l'objet principal de notre étude, l'autre est la Convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures⁴, par laquelle l'Etat est investi du droit d'intervenir en haute mer à l'encontre des navires battant pavillon étranger en cas de pollution ou menace de pollution. En 1973, a été adopté la Convention pour la prévention de la pollution par les navires⁵ qui a été révisée par le protocole de 1978. Cette Convention apporte sa contribution en établissant des règles de portée assez larges qui ne se limitent pas à la pollution par les hydrocarbures. Il en est de même pour la Convention de Montego-Baysur le droit de la mer qui contient aussi une disposition à portée générale, visant à prévenir et à réduire la pollution du milieu marin que ce soit pour les hydrocarbures ou les autres matières polluantes⁶. Plus tard, en 1990 est apparue une autre Convention sous le titre de « *Convention sur la coopération internationale en matière de préparation et d'intervention contre la pollution par les hydrocarbures* »⁷.

Le nombre important des Conventions qui ont trait presque toutes spécialement sur les hydrocarbures, prouve s'il le faut que le problème de la pollution par les hydrocarbures et sa prévention a été pendant longtemps au centre des intérêts sur le plan international. Mais si les mesures de prévention s'avèrent les plus importantes et les plus efficaces dans la lutte contre la pollution, elles ne constituent cependant qu'un aspect du problème de la pollution par les hydrocarbures. En dépit de tous les progrès enregistrés dans ce domaine, les accidents de pollution demeurent inévitables. Il en résulte que l'autre aspect, celui de la réparation, est aussi important en la matière. En effet, le professeur Gautier ne manque pas de préciser que « *la prévention et le contrôle des pollutions représentent sans nul doute les remèdes aux*

¹ A. Kiss, droit international de l'environnement, Pedone, 1989, p. 141.

² Conventions maritimes internationales, Pedone, 1979, p. 103.

³ Conventions de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

⁴ Conventions maritimes internationales, Pedone, 1979, p. 121.

⁵ Idem, p. 137.

⁶ Article 211 de la Convention sur le droit de la mer, signée le 07 Décembre 1982 à Montego-Bay (Jamaïque), entrée en vigueur le 16 Novembre 1994, ratifiée par l'Algérie en date du 11 Juin 1996 ; Lucchini et V. Oelckel, droit de la mer – La mer et son droit – les espaces maritimes, tome 1, Pedone, 1990, p. 290.

⁷ Voir le texte de la Convention dans JMLC, 1991, volume 22, n° 2, p. 325.

Introduction

maux dont souffre la planète, il n'est toutefois pas possible d'occulter totalement les difficultés que provoque la survenance de dommages causés à l'environnement. Lorsque ceux-ci se produisent, ce sont des questions de responsabilité et de réparation auxquelles doivent répondre les Etats et les particuliers que ceux-ci sont censés protéger »¹. Aussi nous nous limiterons à cet aspect de la réparation en cas d'accident de pollution par les hydrocarbures.

Avant que ne s'est produite la catastrophe historique de la marée noire du *Torrey-Canyon* en 1967, il n'existait, en droit international aucune disposition protégeant les personnes victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Les différents systèmes juridiques internes, avaient recours au droit commun de la responsabilité civile pour trancher les questions de responsabilité et d'indemnisation. De manière générale ils se fondaient sur la faute subjective de l'auteur des dommages sans se soucier des conséquences objectives de son acte. Or, l'accident de pollution peut se produire alors qu'aucune faute du propriétaire du navire n'a été commise auquel cas les victimes se trouvaient démunies de recours juridique.

Il s'agissait alors de mettre en place un régime innovateur de responsabilité et d'indemnisation qui ne se fonde plus essentiellement sur la conduite des responsables de pollution. Là encore l'échouement du *Torrey-Canyon* va servir de déclencheur afin de rechercher des solutions acceptables permettant aux victimes de recevoir réparation. Un réseau de Conventions va progressivement se mettre en place afin de proposer des solutions et, en attendant leur entrée en vigueur, les opérateurs économiques eux-mêmes, pour améliorer leur image de marque et éviter si possible de lourds contentieux, avaient constitué des Fonds privés (*TOVALOP* et *CRISTAL*)², aujourd'hui supprimés, afin de permettre des réparations amiables immédiates.

La première Convention qui a posé les principes de mise en œuvre de la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a été signée à Bruxelles le 29 Novembre 1969 et porte sur la responsabilité civile des propriétaires de navire pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite C.L.C.. Ce texte a été amendé à plusieurs reprises : Le premier amendement a été signé le 19 Novembre 1976 et surtout le

¹ P. Gautier, quelques réflexions sur les Etats, le droit des gens et le droit de l'environnement, revue Belge de droit international, Bruxelles, Bruylant, 1992/2, p 45.

² Voir, infra, p.171.

troisième signé le 27 Novembre 1992, et est en vigueur depuis le 30 Mai 1996¹ (le second amendement su 25 Mai 1984 n'est jamais entré en vigueur) essentiellement destinés à fixer les plafonds de responsabilité.

En parallèle à cette Convention, avait été signée à Bruxelles le 18 Décembre 1971 une Convention portant création d'un Fonds international d'indemnisation par les propriétaires de cargaisons pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite F.I.P.O.L., modifiée elle même en même temps que les protocoles de la Convention sur la responsabilité civile de 1992². Le premier texte fixe les modalités de la réparation et le second a permis de constituer la masse financière nécessaire à l'indemnisation des victimes en en déterminant les conditions d'application.

A la suite de l'échouement de l'*Exxon-Valdez* en Alaska le 23 Mars 1989 les Etats Unis ont, d'emblée, considéré le système international C.L.C./F.I.P.O.L. comme insuffisant et ont refusé d'y adhérer, et, sans véritable négociation internationale, se sont doté d'une législation unilatérale très sévère pour se prémunir d'un tel danger. Il s'agit de l'Oil Pollution Act de 1990 (O.P.A.)³.

III - Délimitation du sujet.

Au préalable, il convient de définir brièvement quelques notions de l'étude tels que le transport maritime, la pollution, ou encore les hydrocarbures :

- La notion de transport maritime

La notion de transport maritime s'applique à tous les transports par voie maritime de type commercial et international. Elle regroupe des opérations diverses en fonction de leurs objets. La cargaison d'hydrocarbures est l'objet du transport maritime qui intéresse notre étude.

Dès la découverte du pétrole au XIXème siècle, il a été transporté par des navires à voile, principalement entre l'Amérique et l'Europe, dans des barriques (d'où le nom de barrel). La découverte des grands gisements du Moyen-Orient et l'utilisation de plus en plus

¹ Voir, ANNEXE/I, p.220 et s.

² Voir, ANNEXE/II, p.237 et s.

³ M. Rémond-Gouilloud, « marées noires : les Etats Unis à l'assaut (Oil Pollution Act 1990) », DMF Juin 1991, p.339.

Introduction

importante du pétrole dans les économies modernes pour des besoins divers (industrie, transport, énergie, chimie) ont engendré un besoin croissant de transport.

Dans la seconde moitié du XXème siècle, le rôle des navires pétroliers s'est accru et est devenu un élément stratégique pour les Etats qui les contrôlaient. Il s'est ensuite stabilisé, concurrencé par les pipelines. Le volume transporté par mer reste toutefois considérable, des milliers de navires pétroliers sillonnent les mers et océans transportant cette source d'énergie. En effet, de tous les produits de base dans le monde, le pétrole est le plus transporté. Ceci est d'autant plus impressionnant que l'organisation du transport maritime du pétrole est très complexe. De nombreuses sociétés sont impliquées dans l'organisation d'un voyage.

Aujourd'hui, plus de 60 % du transport mondial de brut reste assuré par mer. Le pétrole est transporté à bord de navires spécifiques, les tankers . En 2013, la capacité totale de la flotte pétrolière mondiale était de 490 millions de tonnes pour environ 11 000 tankers. Cette capacité a augmenté de 73 % entre 2000 et 2013.

On classe les tankers selon leur capacité exprimée en « tonnes de port en lourd ». Depuis le choc pétrolier de 1973, la tendance n'est plus aux superpétroliers de 300 à 500 000 tonnes, de plus de 400 mètres, appelés U.L.C.C. (*Ultra Large Crude Carriers*), dont une centaine avaient été construits mais qui ont pour la plupart été démolis ou reconvertis.

Les flottes sont centrées aujourd'hui sur les V.L.C.C. (*Very large crude carriers*), d'une capacité n'excédant pas 300 000 tonnes, les Suezmax (jusqu'à 200 000 tonnes) et les Aframax (de 80 000 à 120 000 tonnes).

La capacité des pétroliers est contrainte par les détroits et canaux qui leur imposent des largeurs ou des tirants d'eau maximum. Ainsi, les Panamax, qui doivent mesurer moins de 32 mètres en largeur, ne dépassent pas 80 000 tonnes. Les Malaccamax peuvent aller jusqu'à 300 000 tonnes mais avec des tirants d'eau de moins de 20 mètres.

Dans le cas du transport maritime, les navires pétroliers sont détenus par les armateurs qui les louent à un affréteur. Les grandes sociétés pétrolières ne sont plus que rarement armateurs. Elles affrètent des navires auprès de compagnies indépendantes parmi lesquelles les plus importantes sont Frontline (Bermudes), Teekay Shipping (Canada), MOL (Japon) ou NYK (Japon), Maersk (Danemark).

Introduction

Pour le pétrole brut, les routes les plus fréquentées partent du Moyen-Orient. Elles traversent le détroit de Bab el-Mandeb, séparant Djibouti (Afrique) du Yémen (péninsule arabique), ou celui d'Ormuz situé dans le golfe Persique (séparant les Emirats Arabes Unis et Oman d'avec l'Iran), principal point de passage pétrolier dans le monde. Ils rallient ensuite, lors de voyages qui durent de 15 jours à un mois :

- les États-Unis et le reste de l'Amérique via le cap de Bonne-Espérance ;
- l'Asie via le détroit de Malacca, entre Sumatra et la Malaisie ;
- l'Europe via le canal de Suez ou, s'ils sont trop larges, via le cap de Bonne-Espérance, puis l'Europe du Nord via le Pas-de-Calais.

Avec l'accroissement de la demande asiatique, le canal de Panamá, qui a fêté ses 100 ans en août 2014, voit transiter un fret pétrolier de plus en plus conséquent. Un projet d'élargissement à 55 mètres initié en 2007 a été mis en service en 2016. L'Égypte n'est pas en reste puisque Le Caire a annoncé en août 2014 un projet de doublement du canal de Suez, dont le financement reste cependant à trouver. Le Nicaragua envisage à l'horizon 2020, avec l'aide d'une compagnie chinoise, un canal entre le Pacifique et les Caraïbes¹.

- La notion de pollution.

L'utilisation de la notion de pollution aux fins de décrire la dégradation du milieu naturel par l'introduction d'un polluant est relativement récente, elle remonte aux années soixante².

Bien que couramment utilisée, cette notion recouvre des définitions bien diverses. Parmi ces dernières nous en retiendrons deux.

La première émane d'une recommandation de l'O.C.D.E (L'Organisation de coopération et de développements économiques) et dans laquelle la pollution est définie comme étant « *l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, de substances ou d'énergie dans l'environnement qui entraîne des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux systèmes écologiques, à porter atteinte aux agréments ou à gêner les autres utilisations légitimes de*

¹ Voir pour toutes ces questions, « *le transport du pétrole par voie maritime, planète énergies* », <https://www.planète-énergies.com>

² Voir en ce sens, le dictionnaire le petit Robert.

l'environnement ». Par substances ou énergie, on entend non seulement des matériaux solides, liquides ou gazeux, mais aussi le bruit, les vibrations, la chaleur et les radiations.

Il ressort de cette définition que le terme de pollution qualifie une multitude d'actions qui dégradent, d'une façon ou d'une autre, le milieu naturel au sein duquel nous vivons et qui portent atteinte à la santé de l'homme.

La deuxième définition émane de scientifiques qui considèrent que la pollution existe « *lorsque la quantité d'une matière ou d'une forme d'énergie introduite dans la nature devient supérieure à la capacité de résorption par l'environnement* »¹. De cette deuxième définition, le juriste peut déjà tirer un enseignement. La pollution qu'il qualifiera plus volontiers de dommage écologique n'existe que lorsqu'un certain seuil, considéré comme critique, est dépassé, rendant alors nécessaire la réparation dudit dommage. La Convention de Montego Bay sur le Droit de la mer² rend bien compte de cette réalité. Elle retient l'existence d'une pollution en présence d'une introduction directe ou indirecte, par l'homme de substances ou d'énergie dans le milieu marin pour peu que celle-ci entraîne des effets nuisibles tels que les dommages aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, ou crée des risques pour la santé de l'homme voire encore entrave les activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer. La pollution marine se traduit par une altération de la qualité de l'eau du point de vue de son utilisation et de la dégradation des valeurs d'agrément³.

- La notion d'hydrocarbures.

Les hydrocarbures sont un groupe de composés organiques constitués par des dérivés hydrogénés (c'est à dire combiné avec de l'hydrogène) du carbone. Les hydrocarbures, exception faite du plus léger d'entre eux le méthane qui constitue le gaz naturel, se rencontre essentiellement dans le pétrole⁴. Autrement dit, il faut distinguer au sein des hydrocarbures le gaz naturel d'un côté et le pétrole et ses dérivés de l'autre.

Dans le cadre de cette étude, le mot hydrocarbure désigne tous les hydrocarbures persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile de graissage et l'huile de diesel

¹ *La recherche* n° 30, janvier 1973, volume 4, p. 71

² Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982, *Doc. N.U. A/CONF. 62/12*

³ Partie I- article 1 de la C.M.B.

⁴ F. Ramade, dictionnaire encyclopédique de l'écologie et des sciences de l'environnement, 2^{ème} édition, Paris, Dunod, 2002, p. 391.

lourde transporté à bord d'un navire en temps que cargaison. Les hydrocarbures non persistants comme l'essence, l'huile diesel légère, le kérosène ne relèvent pas du champ couvert par les Conventions C.L.C./F.I.P.O.L.. Au sens de notre étude, les hydrocarbures ne se présentent pas comme des produits dangereux. En fait ce qui nous intéresse, c'est les hydrocarbures transportés en tant que cargaison et dont le transport n'est pas prohibé au regard de leurs importances énergétiques et stratégiques à l'échelle mondiale, notamment pour les transports eux-mêmes, l'électricité, le chauffage ainsi que le fonctionnement des usines.

Ces principales notions cernées, soulignons que notre étude ne concerne que le régime spécial de responsabilité et de réparation pour faits de pollution par les hydrocarbures. Aussi sont exclus du champ de notre recherche la responsabilité de droit commun et la responsabilité internationale de l'Etat ainsi que la responsabilité pour dommages de pollution par les hydrocarbures de soute qui fait l'objet d'une autre Convention adoptée à l'O.M.I. le 23 Mars 2001¹

En ce qui concerne le régime spécial de responsabilité et d'indemnisation, nous fixons comme principales cibles du présent travail de recherche les deux Conventions internationales qui établissent un système de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures. En outre, et afin de mettre en lumière le sens et la portée de ces deux Conventions il nous paraît indispensable d'étudier les autres systèmes à savoir les accords privés internationaux qui ont constitué pendant un certain temps une composante inséparable de l'ensemble du système international d'indemnisation et le système Américain.

IV : Problématique du sujet.

Malgré l'avantage que présente le système international pour les victimes de pollution et pour les responsables, la situation reste toujours préoccupante et nous amène à nous poser un certain nombre d'interrogations. Le régime international de responsabilité et d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures garantit-il suffisamment la protection du milieu marin et des victimes de pollution contre les effets néfastes des marées noires ? Ne comporte t-il pas des insuffisances favorables aux propriétaires des navires-citernes et à l'industrie pétrolière au détriment des victimes de

¹ Ph. Boisson, « *la nouvelle convention pour indemniser les dommages dus à la pollution par les soutes* », D.M.F. 2001. 659.

marées noires ? Ces interrogations peuvent se résumer en une question principale : Le système juridique international relatif à la responsabilité civile du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollution est-il adapté pour assurer une véritable protection du milieu marin et une indemnisation équitable des dommages de pollution accidentelle par hydrocarbures ?

C'est à cette question que nous essayerons de répondre tout au long de cette étude qui consiste à étudier et analyser ce que les législateurs ont envisagé comme équitable dans leurs considérations de divers intérêts, s'ils ont pu maintenir l'équilibre entre les parties en cause, et comment ils ont pu le réaliser.

Dans cette optique, notre étude comportera principalement deux parties :

La première partie sera consacrée à l'étude des principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions, à savoir le régime international de responsabilité à travers l'analyse de la Convention de 1969/1992 sur la responsabilité civile et le régime Américain de responsabilité à travers l'examen de l'Oil Pollution Act (**Première partie**).

La deuxième partie de ce travail sera consacré à l'étude des principaux régimes d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures par les différents fonds d'indemnisation. Sur le plan international, les transporteurs pétroliers puis les chargeurs avaient mis en place, dans un premier temps, des accords privés des Fonds d'indemnisation provisoires (*TOVALOP et CRISTAL*). Dans un deuxième temps, les Etats ont pris le relai en créant par une Convention signée le 18 Décembre 1971, le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou F.I.P.O.L.. Cette Convention, comme la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, a été modifiée par un protocole signé le 27 Novembre 1992, dont le texte a été intégré à la Convention de 1971, ainsi devenu la Convention de 1971/1992. Les Etats Unis quant à eux ont procédé à la création d'un Fonds alimenté par les entreprises pétrolières l'Oil Spill Liability Trust Fund (**deuxième partie**).

PREMIERE PARTIE

Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

Dès le lendemain du sinistre du *Torrey-Canyon* le 18 Mars 1967¹, les gouvernements Anglais et Français ont saisi l'O.M.C.I.² de l'ensemble des questions touchant à la pollution des hydrocarbures. De son côté, et également suite à cette catastrophe, l'O.M.C.I. a mis en place un comité juridique en son sein pour traiter les sujets de la « *pollution par les hydrocarbures* ».

Ainsi le sinistre du *Torrey-Canyon* a sensibilisé d'une part, l'opinion publique à travers la prise de conscience de l'ampleur des dégâts de la « *pollution par les hydrocarbures* » que le transporteur par mer des hydrocarbures est susceptible de causer et a témoigné, d'autre part, de la caducité du système de la responsabilité classique du droit commun et du droit maritime appliqués à la pollution.

A la suite de ce sinistre, la communauté maritime s'est préoccupée non seulement de prévoir les mesures de prévention³, mais aussi une réparation adéquate des dommages causés par la pollution.

¹ J.P. Quéneudec, *l'incidence de l'affaire du Torrey-Canyon sur le droit de la mer*, A.F.D.I. 1968, volume 14, n° 14, p. 701 : « le 18 Mars 1967, le *Torrey-Canyon*, pétrolier Libérien de 121143 tonnes de port en lourd, transportant 119328 tonnes de pétrole brut en provenance du golfe persique et se dirigeant vers Milford-Haven (pays de Galles), s'éventrait sur un récif des Seven Stones, à 7 miles à l'est des îles Scilly au large de la Cornouaille anglaise. Le pétrole qui s'est échappé des citernes éventrées se répandit sur la mer et forma rapidement, sous l'action des courants et du vent, une nappe assez épaisse s'étendant sur une surface considérable ». Il s'agit de l'une des fortunes de mer les plus célèbres du 20^{ème} siècle, à l'origine d'une catastrophe écologique majeure et sans précédent dans l'histoire du transport maritime.

² L'O.M.C.I., l'Organisation maritime consultative internationale a été créée en 1948 devenue depuis 1982 O.M.I. Organisation Maritime Internationale est une institution spécialisée des Nations Unies chargée d'élaborer les normes relatives à la sécurité en mer. Elle regroupe aujourd'hui 162 Etats qui siègent au sein de son assemblée. Cette dernière, élit l'organe dirigeant de l'O.M.I., le conseil qui comporte 40 Etats, répartis entre plusieurs collèges, représentant les Etats en fonction du tonnage de la flotte ou de la longueur de leur littoral.

³ Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur le droit d'intervention en haute mer, en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, ratifiée par l'Algérie en date du 10 Juillet 2011, décret présidentiel n° 11-246 du 10 Juillet 2011 portant adhésion de la république algérienne démocratique et populaire à la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 Novembre 1969 et son protocole, fait à Londres le 2 Novembre 1973, J.O.R.A.D.P. n°45 du 14 Août 2011, p. 3.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

C'est dans ces circonstances que fut signée à Bruxelles, le 29 novembre 1969, sous l'égide de l'O.M.C.I., une convention sur la responsabilité civile du transporteur maritime pour les dommages dus à la « *pollution par les hydrocarbures* », dite C.L.C de 1969¹, modifiée par le Protocole du 27/11/1992², ainsi devenue Convention de 1969/1992 dite C.L.C. de 1992³. Le préambule de cette convention annonce deux buts, le premier est celui de garantir une indemnisation équitable, le second est celui d'uniformiser les règles de procédure et de responsabilité⁴. L'énonciation de ces deux buts préfigure le caractère transactionnel de la convention.

Ici, la comparaison s'impose avec les enseignements du droit Américain dans la mesure où les Etats Unis ont refusé d'adhérer au système international d'indemnisation et se sont doté d'une législation unilatérale très sévère pour se prémunir contre les risques de pollution de la mer par les hydrocarbures.

Dans cette première partie nous examinerons d'abord le régime international de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions (**Chapitre I**), pour nous intéresser ensuite au régime Américain de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions (**Chapitre II**).

¹ Convention sur la responsabilité civile du transporteur maritime pour les dommages dus à la « pollution par les hydrocarbures », dite C.L.C de 1969.

² Protocole de 1992 modifiant la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la « pollution par les hydrocarbures », conclu à Londres le 27 novembre 1992, ratifié par l'Algérie, C.f., Décret Présidentiel n°98-123 du 18 Avril 1998 portant ratification du Protocole de 1992, modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. L'Algérie a également introduit en droit interne des dispositions reprises de la convention de 1969 (Articles 117 à 130 de l'ordonnance N° 76 – 80 du 23 Octobre 1976 portant code maritime modifié et complété) par la loi n° 98 – 05 du 25 Juin 1998.

³ Voir, ANNEXE/I, p. 220 et s.

⁴ La C.L.C. dans son préambule énonce ce qui suit : « *CONVAINCUS de la nécessité de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollution résultant des fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires* », « *DESIREUX d'adopter des règles et des procédures uniformes sur le plan international pour définir les questions de responsabilité et garantir en de telles occasions une réparation équitable* ».

Chapitre I : Le régime international de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions : la convention de 1969/1992¹.

La première étape d'analyse du régime international de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions nécessite l'étude des termes délimitant l'objet et le champ d'application de la Convention de 1969/1992 (**section I**). Une fois les contours de la convention cernés, il devient possible d'aborder la question du contenu de cette Convention (**section II**).

Section I : L'objet et le champ d'application de la convention de 1969/1992.

La Convention de 1969/1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la « *pollution par les hydrocarbures* » (C.L.C de 1992) a un style dit « *empirique* »². Au lieu d'adopter des termes généraux pour s'appliquer de manière globale, elle choisit d'être détaillée et précise³. Aussi, l'étude de son objet (**Sous-Section I**) et de son champ d'application (**sous-section II**) paraît utile pour saisir son exacte portée.

Sous-section I. : L'objet de la Convention.

L'analyse de la Convention de 1969/1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, laisse apparaître de manière claire et nettement précise que son objet vise d'une part, la pollution causée par les hydrocarbures (**§I**) et d'autre part que cette pollution doit provenir d'un navire (**§II**).

§I : La pollution doit être causée par les hydrocarbures.

Dans un souci d'efficacité, les Etats se sont mis en accord pour limiter la convention à la « *pollution par les hydrocarbures* » et en excluant par conséquent toutes les autres matières dangereuses⁴. Cette option peut être expliquée par le fait que les hydrocarbures se distinguent totalement des autres matières dangereuses auxquelles l'extension aurait rendu la convention

¹ Convention sur la responsabilité civile du transporteur maritime pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969, ratifiée par l'Algérie en date du 4 Juillet 1972, ordonnance n° 72 – 17 du 7 Juin 1972 portant ratification de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, signée à Bruxelles le 29 Novembre 1969, J.O.R.A.D.P, n° 53 du 4 Juillet 1972, p. 654 ; pour le texte français de la convention, voir, J.P. Quéneudec Conventions maritimes, Pedone, 1979 p. 729.

² P. Simon, *la réparation civile des dommages causés en mer par les hydrocarbures*, thèse non publiée, 1976, p.7.

³ P. Chauveau, *la pollution des mers par les hydrocarbures*, D.S. ; 1969, chronique, p. 194.

⁴ Seul le Koweït et les Pays Bas auraient préféré cette solution, cf. Document de l'O.M.I. 1969, LEG/CONF/4, p. 455-456. Document de l'O.M.I. 1969, LEG/CONF/C.2/WP.7

inefficace. En effet, les hydrocarbures sont des cargaisons homogènes chargées sur des navires généralement spécialisés, alors que les autres matières dangereuses présentent un caractère hétérogène nécessitant un autre mécanisme de responsabilité propre à elles¹.

En choisissant une limitation aux seuls hydrocarbures, la C.L.C. de 1969 en donne la définition suivante : « *Tous hydrocarbures persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage et l'huile de baleine, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire* »². Cette définition est venue préciser d'une part la nature des hydrocarbures et d'autre part, leur présentation dans le navire.

Le Protocole de 1992 a apporté une petite limitation à cette définition en clarifiant ce que sont les hydrocarbures minéraux et en supprimant l'huile de baleine. Aussi, se lit-elle aujourd'hui comme suit : « *hydrocarbures signifie tous les hydrocarbures minéraux persistants notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire* »³.

A : La nature des hydrocarbures visés par la convention.

La Convention vise uniquement les hydrocarbures persistants qui de l'avis majoritaire pouvaient entraîner une pollution à grande échelle⁴. Le choix du terme persistant s'est fait au regard de l'accident du *Torrey-Canyon* qui a déversé une cargaison de 116 000 tonnes de pétrole brut persistant. L'importance de la pollution entraînée par cet accident a été telle que l'on se rendait compte que le déversement des hydrocarbures persistants ne peut pas être réduit ou éliminé par la nature contrairement aux hydrocarbures non persistants qui s'évaporent vite⁵. Une autre justification de la limitation de la Convention aux hydrocarbures persistants est que 80% des hydrocarbures transportés internationalement sont des pétroles bruts⁶. Il apparaît ainsi que les auteurs de la Convention ont préféré adopter une Convention

¹ Legendre C. : « *La Conférence juridique internationale sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer de 1969* », D.M.F., 1970, p. 515, p. 518.

² C.L.C., Art. I, §5.

³ Nouvelle teneur selon l'article II du Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

⁴ Simon P., « *la réparation civile des dommages causés en mer par les hydrocarbures* », thèse Paris, 1976. p.23.

⁵ Document du F.I.P.O.L. Fund/A.4/11, 15/7/1981 : « *définition de l'expression hydrocarbures persistants* », p.16.

⁶ Idem., p.15.

limitée aux hydrocarbures qui ne sont pas susceptibles de disparaître rapidement sous l'effet de phénomènes naturels.

Quoi qu'il en soit la Convention n'a pas donné de définition des « *hydrocarbures persistants* » au moment de la négociation de la Convention de 1969, ni plus tard de la Convention de 1971¹. Cependant, ce point a été clarifié, dans le guide destiné à servir à l'administrateur du Fonds International d'Indemnisation pour les dommages dus à la « *pollution par les hydrocarbures* »(F.I.P.O.L.)² lors de l'examen des demandes d'indemnisation présentées au Fonds, de la manière suivante « *Tous les hydrocarbures qui ne tombent pas dans la catégorie des hydrocarbures non persistants tels qu'ils sont définis doivent être considérés comme des hydrocarbures persistants* ». De manière générale, la notion de persistance dépend du degré de volatilité³. En conséquence, les déversements d'essence, d'huile diesel légère, le kérosène, etc..., ne tombent pas sous le coup de cette Convention, étant donné qu'il ne s'agit pas d'hydrocarbures persistants.

B : La présentation des hydrocarbures dans le navire.

Le but initial de la Convention est de couvrir les hydrocarbures transportés en tant que marchandise, non les hydrocarbures utilisés comme carburant. Si elle englobe aussi ces derniers c'est pour éviter la difficulté de distinguer la source du déversement d'un navire qui transporte une cargaison d'hydrocarbures et qui consomme aussi du pétrole brut pour naviguer⁴. Ainsi, la Convention ne concerne pas les hydrocarbures utilisés comme combustibles de n'importe quel navire⁵ car elle aurait eue un champ d'application beaucoup plus large.

§II : La pollution doit provenir d'un navire.

La C.L.C.de 1969 a retenu la définition suivante du navire : il s'agit de « *Tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison* ».

¹ Convention de Bruxelles du 18 décembre 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation.

² Voir infra, p. 143 et s.

³ Document du F.I.P.O.L. Fund/A.4/11, 15/7/1981 : « *définition de l'expression hydrocarbures persistants* », p.18.

⁴ Document de l'O.M.I. 1969, LEG/CONF/C.2/WP.7, p.591.

⁵ Voir par exemple, Rodière et Rémond – Gouilloud, « *la mer, droits des hommes ou proie des Etats* », Pedone, 1980, p. 110 : un pétrolier de 300 000 tonnes qui quitte l'Europe Occidentale pour le Golfe Persique emporte dans ses soutes plus de 10 000 tonnes de carburant.

A : Les navires visés par la Convention.

Il est clair que la définition retenue par la C.L.C. de 1969 désigne les pétroliers construits dans le but de transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et ainsi utilisés. Ainsi, pour être considéré comme un navire au sens de la Convention, cela dépend du fait qu'il transporte ou pas à son bord au moment de l'accident une cargaison d'hydrocarbures persistants.

La C.L.C. de 1969 exclue de son champ d'action les navires de guerre et les navires exploités à des fins non commerciales appartenant à un Etat¹. Cette restriction à l'égard de cette catégorie de navires semble répondre aux soucis de ménager la souveraineté des Etats. Il n'empêche que cette dérogation nous paraît regrettable au regard de leurs incidences (pollution) sur le milieu marin. Il convient de citer ici la classification donnée par M. Simon pour la définition du navire : « - *Les pétroliers qui transportent effectivement des hydrocarbures, tant pour leur cargaison que pour leur combustible ; - les autres navires qui transportent effectivement des hydrocarbures en vrac, également pour cargaison et combustible, à la condition qu'ils ne soient pas des navires de guerre ou non exploités commercialement par l'Etat* »².

Le protocole de 1992 a retenu une définition beaucoup plus large du navire. En effet, le navire signifie, selon ce protocole, : « *Tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport, à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de transport d'hydrocarbures en vrac* »³.

Cette nouvelle définition semble s'appliquer à la fois aux navires - citernes en charge et, dans certaines circonstances, aux navires - citernes à l'état lège⁴ mais pas aux navires à cargaisons sèches.

¹ Art. XI §1 de la C.L.C. de 1969.

² M. Simon, p. 29, op. cit.

³ Nouvelle teneur selon l'article I du Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

⁴ Se dit d'un navire qui a les cales vides.

B : Le problème de l'inapplicabilité de la Convention de 1969/1992 aux épaves.

La doctrine est partagée quant à la question de l'applicabilité de la Convention aux dommages par pollution causés par le déversement des hydrocarbures venant d'une épave qui était considérée au sens de la Convention comme un navire. M. Simon, dans sa thèse répond par la négative : Il est difficile selon lui de considérer les hydrocarbures contenus par une épave flottante comme une cargaison¹. M. Abecassis pour sa part, considère que les dommages dus à la pollution par le pétrole découlant d'une épave rentrent dans le champ d'application de la Convention de 1969, à condition que ce déversement ultérieur soit dû à une cause résultant du naufrage navire². Nul doute, que la question manque de clarté. En effet, l'épave ne semble plus être un navire, au sens de la C.L.C. de 1969, qui doit « *transporter effectivement des hydrocarbures en tant que cargaison* », car les hydrocarbures restant dans la coque de l'épave ne sont plus à vendre, par contre si on se tient à la notion d' « *événement* » qui signifie, selon la C.L.C. de 1969, « *tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte la pollution* »³, il est indiscutable qu'un déversement du pétrole venant de l'épave, fait générateur du dommage, sans une cause extérieure, constitue un fait rentrant dans le cadre de cette définition.

Dans un tel cas, il appartient au juge de décider si les dommages causés par le pétrole déversé de l'épave rentrent ou non dans le champ d'application de la Convention de 1969.

Sous-section II : Le champ d'application de la Convention de 1969/1992.

La Convention de 1969 s'applique aux dommages survenus sur le territoire des Etats contractants. Il s'agit par conséquent de clarifier le champ d'application de la Convention quant aux zones maritimes (§I) pour déterminer ensuite la nature du dommage pris en considération par la Convention (§II).

§I : Le champ d'application de la Convention de 1969/1992 quant aux zones maritimes.

L'article II de la C.L.C. de 1969 délimite de manière globale son champ d'application quant aux zones maritimes en énonçant ce qui suit : « *la présente Convention s'applique*

¹ M. Simon, p. 28, op. cit.

² Cité par Chao Wu, « *La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures : responsabilité et indemnisation des dommages* », Pedone 1994, p. 53.

³ Art. I §8 de la Convention de 1969.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

exclusivement aux dommages par pollution survenus sur les territoires y compris la mer territoriale d'un Etat contractant ainsi qu'aux « mesures de sauvegardes » destinées à éviter ou à réduire de tels dommages ». L'on entend par là les eaux intérieures et la mer territoriale, outre bien sûr, les rivages.

Géographiquement, les eaux intérieures peuvent être définies comme les eaux incluses entre le rivage et la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale. Ainsi les ports, les havres, les rades, les estuaires, les baies historiques sont dans les eaux intérieures. La ligne de base étant définie par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer¹, la détermination des eaux intérieures est donc soumise au droit international. L'article V de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit que, sauf dispositions contraires, la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale est la laisse de basse mer le long de la côte, c'est-à-dire la ligne marquée par les eaux des marées descendantes les plus basses. Toutefois, l'article VII de la même Convention ajoute que là où la côte est profondément découpée, la ligne de base peut être établie en reliant les points avancés de la côte. A côté de cette règle générale, deux règles particulières peuvent être relevées dans la Convention.

La première concerne les baies. Au terme de l'article X de la Convention, si la distance entre les points d'entrée naturels, d'une baie n'excède pas 24 miles marins (environ 44 Kms), une ligne peut être tracée entre ces deux points d'entrée, et les eaux se trouvant en deçà de cette ligne peuvent être considérées comme eaux intérieures. Par ailleurs, le même texte précise que sont considérées comme eaux intérieures les eaux des baies dites « *historiques* », alors même que la distance entre les points extrêmes de la baie dépasse 24 miles.

La deuxième règle, a trait aux Etats archipels tels que certains Etats du Pacifique. Aux termes de l'article XLVII de la Convention, un Etat constitué par un archipel peut tracer des lignes de base entre les îles qui le composent, la longueur de ces lignes de base ne devant pas normalement dépasser 100 miles marins. Les eaux qui sont situées à l'intérieur de ces lignes de base sont considérées comme des eaux intérieures.

¹ Convention sur le droit de la mer, signée le 07 Décembre 1982 à Montégo-Bay (Jamaïque), entrée en vigueur le 16 Novembre 1994, ratifiée par l'Algérie en date du 11 Juin 1996, sur ce texte, voir Colard, Danièle. Dupuy R. et Vignes, D. (sous la direction de), « *Traité du nouveau droit de la mer* », Paris, éditions economica, Coll. « droit international », 1985 ; J. P. Beurier, « *droit international de la mer, droits maritimes* », Dalloz Action, 2^{ème} édition. 2008, F.F. p.65 et s. Colard, Danièle. Dupuy, R. et Vignes, D. (sous la direction de), « *Traité du nouveau droit de la mer* »

S'agissant de la délimitation de la mer territoriale, la C.L.C. de 1969 reste muette et la laisse à la discrétion des Etats contractants. Il a fallu attendre, là aussi la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer imposant la solution de 12 miles marins de largeur de la mer territoriale, pour qu'une entente internationale en la matière devienne possible.

Il convient de préciser que selon l'article II de la C.L.C. de 1969 son applicabilité dépend du lieu du dommage qui doit être le territoire y compris la mer territoriale. Peut importe par conséquent le lieu de la fuite du pétrole. Dans ce cas, si l'accident s'est produit en haute mer où le pétrole s'est déversé, la Convention peut très bien s'appliquer, à condition que les dommages de pollution soient ressentis dans la limite de la mer territoriale d'un Etat contractant. Il s'agit, apparemment d'une disposition qui tire les conséquences de l'accident du *Torrey-Canyon* qui a échoué en haute mer, mais qui a pollué la mer territoriale et les côtes britanniques et françaises¹.

Le Protocole de 1992 a étendu le champ d'application de la Convention de 1969 à la Zone Exclusive Economique « Z.E.E. »². Cette extension paraît conforme à l'ambition des Etats d'élargir leurs compétences et s'adapte donc à la situation évolutive. D'une façon bien surprenante, au fur et à mesure que les Etats étendent leurs juridictions au delà de la mer territoriale, une telle extension de la Convention s'avère plus avantageuse pour les responsables potentiels que pour les éventuelles victimes de pollution. Parceque si les Conventions ne couvrent pas la Zone Economique Exclusive, les responsables potentiels de pollution risquent de s'exposer à des lois internes s'appliquant dans le domaine exclu par les Conventions, au-delà de la mer territoriale, et ne pourrait dans ce cas bénéficier du droit de limitation. Ainsi le champ d'application géographique concerne désormais, les « *dommages de pollution survenus* :

- *Sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant, et dans la zone*

¹ R. Moreau, « *cinquante ans de marée noire : radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures* », assurances et gestion des risques, volume 76. 1, Avril 2008, p. 99 à 141, [http://www.revueassurances.ca/cinquante ans de marée noire : radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les Hydrocarbures-par-Remi-Moreau-2/](http://www.revueassurances.ca/cinquante%20ans%20de%20mar%C3%A9e%20noire%20-%20radioscopie%20des%20catastrophes%20li%C3%A9es%20%C3%A0%20la%20pollution%20par%20les%20hydrocarbures-par-Remi-Moreau-2/)

² La Zone Exclusive Economique (Z.E.E.) est une zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci sur laquelle un Etat côtier exerce des droits souverains en matière d'exploration et d'usage des ressources. Elle s'étend à partir de la ligne de base de l'Etat jusqu'à 200 miles marins (environ 370kms) de ses côtes au maximum (article 56 et 57 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Le champ d'application territorial de la convention sur la responsabilité civile de 1992 fut ainsi élargie pour être conforme à la Convention sur le droit de la mer.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

économique exclusive d'un Etat contractant établie conformément au droit international où, si un Etat contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 miles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale¹ ».

La deuxième partie de l'article II de la C.L.C. de 1969 concernant le lieu des « *mesures de sauvegarde* », laisse apparaître une certaine ambiguïté et suscite de ce fait l'interrogation suivante : Les « *mesures de sauvegarde* » doivent-elles être prises également dans la limite de la mer territoriale en vue de prévenir ou limiter la pollution pour qu'elles soient couvertes par la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution ? Où bien cette restriction territoriale ne s'impose-t-elle pas ? La doctrine semble divisée quant à cette interrogation. Ainsi selon M. Rodière : « *Ce qui compte du point de vue territorial c'est le lieu où les dommages (ou frais) se sont produits* »². Les dommages et les frais des « *mesures de sauvegarde* » sont traités selon cet auteur à pied d'égalité. Autrement dit, tous deux doivent se situer dans la limite de la mer territoriale. D'autres auteurs, parmi lesquels M. Swan, pensent différemment en considérant que les frais exposés pour des « *mesures de sauvegarde* » prises au-delà de la mer territoriale devraient tomber dans le champ d'application de la convention³. Ainsi, si l'accident se produit en haute mer, il est normal de prendre des « *mesures de sauvegarde* » à l'endroit de l'accident pour empêcher que les dommages de pollution se répandent dans la mer territoriale.

Afin de remédier à cette ambiguïté, les négociateurs de la Convention internationale relative à la création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la « *pollution par les hydrocarbures* » ont inclus dans son préambule la précision suivante⁴ : « *Considérant que la Convention internationale du 29 Novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, constitue un progrès considérable dans cette voie en établissant un régime d'indemnisation pour les dommages dans les Etats contractants ainsi que pour les frais des mesures préventives, qu'elles soient prises sur le territoire de ces Etats ou en dehors de ces Etats, pour éviter ou limiter ces dommages* ».

¹ Article III a du Protocole du 27 Novembre 1992.

² R. Rodière, « *traité du droit maritime : introduction et armement* », Dalloz, 1975, p. 660.

³ Chao Wu op. Cit. p. 56 ; cf. également Swam P. N. cité par Chao Wu op. cit. p.56.

⁴ Voir, ANNEXE/II, p. 237 et s.

Après avoir délimité le domaine géographique d'application de la Convention 1969/1992, il convient d'étudier maintenant la nature du dommage telle que qualifiée par cette Convention.

§II : Le champ d'application de la Convention de 1969/1992 quant à la nature du dommage.

A la lecture de la convention de 1969/1992, la question qui se pose quant à la nature du dommage est de savoir d'abord ce que signifie la notion de « *dommage par pollution* » et celle des « *mesures de sauvegarde* ».

A : Du « dommage par pollution » au dommage écologique.

Le « *dommage par pollution* » constitue un élément essentiel de la convention de 1969/1992 puisqu'il détermine son applicabilité, mais sa définition dans cette convention est formulée de manière très générale et permettra, en ce qui concerne le chef de dommages liés à l'atteinte au milieu marin, l'indemnisation des coûts des mesures de remise en état de l'environnement contaminé et le manque à gagner dû à ces dommages seulement sans couvrir les dommages purement écologiques.

1 : Du « dommage par pollution »....

L'article I § 6 de la C.L.C. de 1969 dispose que le « *dommage par pollution* » signifie « *toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causés par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produisent cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des « mesures de sauvegarde » et toute perte et tout dommage causés par les dites mesures* ». Cette définition laisse apparaître trois types de dommages : les « *dommages par pollution* » proprement dits, le coût des « *mesures de sauvegarde* », « *les dommages causés par ces mesures* ».

Le « *dommage par pollution* » proprement dit constitue selon l'article précité « *toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures* ». Cette définition appelle un certain nombre de remarques.

D'abord le dommage doit être extérieur au navire autrement dit, réservant tout droit d'indemnisation aux victimes de pollution n'ayant pas de liens avec le navire, c'est-à-dire

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

excluant surtout les dommages subi par les marchandises transportées sur le navire « *pollueur*¹ ». De même les mesures de nettoyage sont aussi soumises à ce test d'extériorité du navire. Si les hydrocarbures coulent sur le pont ou sur la coque du navire, les frais de nettoyage ne sont pas remboursables selon la Convention².

Ensuite, le dommage doit résulter d'une contamination. Cette expression est très importante en ce qu'elle limite l'application de la Convention aux dommages résultants de la contamination au sens propre du terme non de l'explosion ni de l'incendie consécutif à une fuite d'hydrocarbures. En outre, cette contamination doit résulter d'une fuite ou d'un rejet.

La notion de « *dommages par pollution* » a été précisée par le Protocole de 1992. La nouvelle définition se lit comme suit :

a) « *le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront* ».

b) « *le coût des « mesures de sauvegarde » et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures* ».³ Cette définition conserve l'essentiel de la définition du dommage de pollution donnée par la C.L.C.de 1969 en y ajoutant la clause conditionnelle suivante : « *étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront* ». Ceci signifie que les préjudices ainsi décrits font partie de l'ensemble du dommage visé par le paragraphe a). Cette clause sert à apporter une limitation particulière aux types de dommages liés à la dégradation de l'environnement afin d'éviter des demandes d'indemnisation spéculatives. Dans la C.L.C.de 1969 il ne ressort pas clairement que les dommages causés aux milieux marins, ni les frais de la remise en état de ce milieu, ni le manque à gagner dû à ces dommages soient couverts. La nouvelle définition est plus précise sur ces points. En effet, deux types de

¹ Mais le F.I.P.O.L., a admis dans un cas précis ce type de dommage. Voir rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1990, p. 46, et p. 52. Il s'agissait en l'espèce d'hydrocarbures persistants transportés dans un navire à cargaison sèche et qui se sont répandues sur le pont et sur la cargaison de fibres qui se trouvait dans la cale du navire et qui a été contaminée. Selon la définition du « *dommage par pollution* », ce type de dommage ne devait être couvert par la Convention.

² Voir deux exemples dans le rapport annuel du F.I.P.O.L de 1990, p. 48, p. 49.

³ Nouvelle teneur selon l'art. II du Protocole du 27 Novembre 1992.

préjudices liés à l'altération de l'environnement sont couverts par le Protocole de 1992 : Les coûts de mesures de remise en état de l'environnement et le manque à gagner du à ces dommages.

En ce qui concerne le premier type de préjudices, il y a lieu de préciser d'abord que seuls sont indemnisables les frais des mesures de remise en état du milieu marin endommagé, non les dommages écologiques proprement dits causés aux ressources naturelles s'y trouvant. Ensuite, les mesures de remise en état de l'environnement doivent être raisonnables et doivent avoir été effectivement prises ou doivent être effectivement prises. Ces précisions visent à interdire toute demande d'indemnisation fondée sur la quantification théorique des dommages écologiques et qui n'ont pas pour objectif réel de restaurer l'environnement pollué.¹

Le deuxième type de préjudice visé dans la clause conditionnelle est le manque à gagner dû à l'altération de l'environnement suite à un accident de l'environnement. Ainsi, la nouvelle définition vient assurer que les pertes économiques du fait de l'atteinte à l'environnement sont couvertes dans le cadre de la Convention 1969/1992. Aussi convient-il, à ce stade, de s'interroger sur la question de savoir si le dommage écologique pur est inclu dans la notion de dommages par pollution.

2 : ...Au dommage écologique.

a : Les définitions doctrinales du dommage écologique.

Rappelons que dans sa version originelle le « *dommage par pollution* » était défini par la C.L.C. de 1969 comme étant « *toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, ou que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des « mesures de sauvegarde » et toute perte ou tout dommage causées par les dites mesures* »². La notion de « *dommages par pollution* » reprise dans les textes de la Convention de 1969 / 1992 se réfère à « *l'altération de l'environnement* » sans définir le terme ni donner d'indication quant à la manière de l'interpréter. Seuls la Convention de Lugano de 1993³, non encore en vigueur,

¹ Voir sur ce point Chao Wu Op. Cit. p. 1995.

² Article I § 6 de Convention Internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

³ Article II § 11 de la Convention du 21 Juin 1993 sur la responsabilité civile des dommages résultants d'activités dangereuses pour l'environnement, dite de Lugano, adoptée, par le Conseil de l'Europe, [http : //Conventions.coe.int](http://Conventions.coe.int).

et les projets de principe de la commission du droit international de 2006¹, instruments non contraignants, définissent l'environnement comme « *comprenant les ressources naturelles abiotiques et biotiques, telles que l'air, l'eau, le sol, la faune et la flore, et l'interaction entre les mêmes facteurs, les biens qui composent l'héritage culturel et les aspects caractéristiques du paysage* ».

Deux Conventions s'inspirèrent toutefois de la Convention de 1969/1992 et reprirent ses termes quasiment à l'identique. Il s'agit de la Convention du 3 Mai 1996 sur la responsabilité et la réparation des dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses², et de la Convention Internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures « *hydrocarbures de soute* »³.

En 1994 fut créé un groupe de travail dans la perspective de se pencher sur la notion de dommages par pollution et de déterminer si le F.I.P.O.L. était tenu, au regard des critères de recevabilité élaborés dans le manuel des demandes d'indemnisation, d'indemniser les victimes pour le dommage écologique proprement dit⁴. La réponse donnée par ce groupe de travail dans ses conclusions fut négative et mena au rejet de ce dommage dans la définition donnée du « *dommage par pollution* »⁵ excepté si le plaignant peut quantifier économiquement son préjudice en terme monétaire⁶. Selon le groupe de travail, allouer une

¹ Commission du droit international, projet de principe sur la répartition des pertes en cas des dommages transfrontières résultant d'activités dangereuses, rapport de la 58^e session, annuaire de la commission du droit international, 2006, volume II.

² Convention du 3 Mai 1996 sur la responsabilité et la réparation des dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, non encore entrée en vigueur.

³ Convention Internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (hydrocarbures de soute), adoptée le 23 Mars 2001 à Londres entrée en vigueur le 21 Novembre 2008, dite « *bunker convention* », www.imo.org. Cette Convention vise à garantir une indemnisation convenable, rapide et efficace aux personnes victimes de dommages de pollution dus au déversements d'hydrocarbures de soute, c'est-à-dire des hydrocarbures utilisés par les navires pour leur propulsion ou pour le fonctionnement des équipements de bords. Elle met en œuvre un système de responsabilité du propriétaire du navire et permet de rechercher la responsabilité de l'affrètement, de l'armateur et de l'exploitant du navire. Parmi les principales dispositions de cette Convention, l'obligation pour tout propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brut supérieure à 1000 immatriculée dans un Etat partie de souscrire une assurance ou une garantie financière pour couvrir sa responsabilité dans les limites définies. Cette obligation s'applique également à tout navire d'une jauge brut supérieur à 1000, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port du territoire de l'Etat ou une installation située au large dans sa mer territoriale. Elle n'est exigible que du propriétaire inscrit.

⁴ L. De La Fayette, *environnemental damage in international and comparative law : problems of definitions and Valuation*, Oxford University press, 2002 p. 157.

⁵ A. Didier, *le dommage écologique pur en droit international*, cahiers, Graduate Institut Publication, chapitre I, note de bas de page 25.

⁶ L. Rodriguez- Luca, *Compensation for damage to the environment per se, Implementation of international environmental law*, sous la direction de F. Maljean- Dubois et de L. Rajamani, Leiden/Boston, 2011, p.439.

indemnisation sur la base d'un dommage qui ne peut être considéré comme certain aurait pour conséquence d'ouvrir la porte aux calculs arbitraires et aux plaintes spéculatives¹.

En 2000, un groupe de travail se réunit et discute de la possibilité d'amender les critères de recevabilité, qualifiés de « *vagues* » ou de « *flexibles* », ce qui ne fit pas l'unanimité au sein des Etats². Le rapport du groupe reste cependant démuné de valeur légale obligatoire car il ne fait pas partie du texte des Conventions de 1969/1992 et de 1971/1992, ce qui laisse une certaine marge d'appréciation aux Etats lors de l'interprétation de la définition de dommages par pollution³.

Les débats suscités poussèrent la doctrine à réfléchir à une définition moins restrictive des dommages par pollution. C'est ainsi que Mr Deetjen propose une définition des dommages écologiques qui est la suivante : « *l'atteinte portée aux espaces, ressources et milieux naturelles, aux sites et aux paysages, à la qualité de l'air, aux espèces animales ou végétales, à la diversité ainsi aux équilibres biologiques et aux fonctions écologiques* »⁴. Comme le spécifie Mme Didier, il s'agit d'une atteinte à l'environnement dans ses éléments « *inappropriés ou inappropriables* »⁵.

Ainsi que l'illustre Mme Camproux-Duffrene, la notion se distingue d'emblée de celle de dommage (atteinte) à l'environnement qui, étant en réalité une catégorie plus large, englobe les préjudices matériels, moraux et écologiques⁶.

Sur le plan juridique, la doctrine distingue deux approches des dommages écologiques⁷. La première approche dite anthropocentrique est centrée sur l'Homme au travers des préjudices économiques, matériels, physiques ou moraux qu'il subit (atteinte à ses intérêts personnels, son intégrité physique, sa santé, ses biens, son patrimoine, son cadre de vie). La seconde approche crée un dommage autonome et est centré sur le milieu naturel lui-même en ce qu'il contient comme éléments, « *abstraction faite de tout préjudice individuel* »⁸. Il s'agit du « *dommage écologique* » au sens strict ou encore appelé préjudice écologique. Il se

¹ L. De La Fayette, Op. Cit., p. 157

² L. Rodriguez- Luca, Op. Cit., p.444.

³ Ibid., p. 442- 444.

⁴ P. A. Deetjen, *la traduction juridique d'un dommage écologique : le préjudice écologique*, R.J.E., 2009, p. 40.

⁵ A. Didier Op. Cit. chapitre I.

⁶ M.-P. Camproux-Duffrene, atelier international, droit et environnement, *regards croisés sur la réparation des atteintes à la nature, la traduction du dommage écologique et proposition d'amélioration du système d'indemnisation*, CDES, Décembre 2008, slide 4, [www. Umr-amure.fr/conf/apr3/duffrene_cde.pdf](http://www.Umr-amure.fr/conf/apr3/duffrene_cde.pdf).

⁷ A. Didier, op. cit. chapitre I.

⁸ A. Didier, op. cit. chapitre I., point 16.

distingue des traditionnels dommages physiques et matériels¹, résultants ou non de la pollution.

Mr Dumont souligne que le préjudice écologique au sens strict ne concerne par définition « *ni les biens, ni les personnes, mais les éléments naturels inappropriés et sans valeur marchande tangible* »² et Mrs Lermnier et Chaussade de préciser qu'il s'agit du « *préjudice causé aux espèces et habitats naturels protégés, à l'eau et aux sols, indépendamment de la lésion directe d'un intérêt humain*³ ou encore de « *l'atteinte aux actifs environnementaux non marchands, réparables par équivalent monétaire* »⁴. Il est qualifié de préjudice extra-patrimonial⁵ puisque ne touchant pas le patrimoine identifiable mais une catégorie restreinte de personnes, contrairement aux dommages par pollution⁶. La disparition d'une espèce menacée, l'altération des fonctions écologiques, la destruction d'un écosystème, l'atteinte à la faculté de reproduction d'une espèce en sont autant d'exemples.

Cette distinction terminologique ne préjudicie cependant pas à la juxtaposition de ces deux types de préjudices (individuel et écologique dits subjectif et objectif) découlant d'une même source de pollution⁷.

Afin de résumer l'ensemble des préjudices écologiques, et dans le silence de la loi, la doctrine⁸a établi une nomenclature des préjudices environnementaux. Cette nomenclature, conçue dans le but d'aider les différents acteurs devant traiter de la réparation des dommages environnementaux a le mérite de faire connaître les différentes composantes des atteintes à l'environnement. Elle classe « *les préjudices liés au dommage environnemental* » en deux catégories.

¹ Ces dommages sont appelés, dommages écologiques désirés. Ils constituent « *les dommages causés à l'Homme du fait de la dégradation de son environnement et conduisent au préjudice moral et matériel* » encourus par lui, voir N. Dumax, *la réparation économique du préjudice écologique*, R.J.E., 2008, p.208.

² T. Dumont, dommage écologique, R.J.E., 2008 p. 208.

³ C. Lermnier et B. Chaussade, *vers l'indemnisation du préjudice écologique*, la gazette, 8 Juin 2009 www.Seban-associes.Avocat.fr, p. 54.

⁴ Cour d'appel de Paris, affaire *Erika*, 30 mars 2010, 08/02278, pp. 421 à 425, http://lexinter.net/JPTXT4/JP2005/arrêt_cour_d'appel_Erika.htm.

⁵ M.P Camproux-Duffrene, « *Atelier international, Droit et environnement, Regards croisés sur la réparation des atteintes à la nature* », *La traduction du dommage écologique et propositions d'amélioration du système d'indemnisation* », C.D.E.S., décembre 2008, slide 4 www.umr-amure.fr/conf/apr3/duffrene_cde.pdf.

⁶ C. Lermnier et B. Chaussade, op. cit., p.54.

⁷ A. Didier, op. cit. chapitre I., points 3 et 4.

⁸ L. Neyret et G.- J. Martin, « *la nomenclature des préjudices environnementaux* », ed. L.G.G.J. 2012, p. 15 à 22.

La première catégorie recouvre les préjudices causés à l'environnement (ensemble des atteintes causées aux écosystèmes dans leur composition, structure et/ou fonctionnement) et qui sont les préjudices qui se manifestent par une atteinte aux éléments (sols, air, eaux, milieux aquatiques, espèces), à leurs fonctions ou aux fonctions des écosystèmes au-delà et indépendamment de leur répercussion sur les intérêts humains.

La seconde catégorie englobe les préjudices causés à l'Homme, c'est-à-dire l'ensemble des préjudices collectifs et individuels résultants pour l'Homme d'un dommage environnemental. Entrent dans cette catégorie non seulement les préjudices individuels classiques (économiques, moraux, corporels), mais aussi les préjudices collectifs, autrement dit les atteintes portées à des intérêts humains dépassant la somme des intérêts individuels et qui affectent les bénéfices collectifs procurés par l'environnement (ou services écologiques) ou qui nuisent à la défense de l'environnement (atteinte à la mission de protection de l'environnement).

b : La consécration de la notion de préjudice écologique dans l'affaire de l'*Erika*¹.

Par un arrêt du 25 Septembre 2012² la chambre criminelle de la cour de cassation française a surtout consacré expressément le préjudice écologique.

Le 12 Décembre 1999, l'*Erika* pétrolier battant pavillon Maltais, qui transportait 30000 tonnes de fuel lourd à destination Livourne, s'est brisé en deux au cours d'une tempête après avoir quitté le port de Dunkerque. Le naufrage s'est produit à une trentaine de miles nautiques au sud de la pointe de Penmarc'h. Près de 19700 tonnes de pétrole se sont déversés, polluant ainsi environ 400 kilomètres de côte, du Finistère à la Vendée, et causant une des plus importantes pollutions qu'est connu le littoral Français³.

Le 16 Janvier 2008⁴, le tribunal de grande instance de Paris (11^e ch., 4^e sect.), rendait son jugement dans l'affaire de l'*Erika* dans laquelle les parties civiles (régions, départements, communes, associations, intérêts privés) demandaient réparation aux défenseurs (propriétaire

¹ Pour la genèse de cette affaire, voir infra, p. 111.

² D.2012, p. 2711, note Ph. Delebecque, p. 2920, obs. G. Roujou de Boubée, p. 2673, obs. L. Neyret, p. 2675, obs. V. Ravit et O. Sutterlin ; J.C.P.G. 2012, note 1243, K. Le Coviour ; D.M.F. 2012, p. 985 à 1022, obs. P. Bonassies, Ph. Delebecque, B. Bouloc, F. Berlingieri, M. Rémond-Gouilloud ; Rev. Dr. Transports 2012, comm. 52, note M. Ndende ; Envir. 2013, étude 2 par M. Boutonnet.

³ Les F.I.P.O.L. : 25 années d'indemnisation des victimes de sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures, 2003, p.107 et s. (brochure disponible sur <http://fr.opcfund.org>): Sabrina Robert, *L'Erika. Responsabilités pour un désastre écologique*, Edition Pedone 2003, 259 p., p. 4.

⁴ T.G.I. Paris, 16 janvier 2008, 11^eme chambre, 4^eme section, n° 9934895010.

réel et propriétaire nominal du navire, société pétrolière, société de classification, société de gestion nautique. Commandant du navire). Tous les prévenus condamnés pénalement ont été également déclarés responsables des conséquences civiles du sinistre. Outre les sommes allouées aux collectivités territoriales pour la réparation de leur préjudice matériel et de l'atteinte à leur image, à l'agent judiciaire du trésor pour les frais de dépollution engagés par l'Etat, ainsi qu'à des associations de protection de la nature en réparation du préjudice moral, des indemnités distinctes ont été octroyées à une association et à un département au titre du dommage environnemental.

Par l'arrêt attaqué, rendu le 30 mars 2010, la cour de Paris¹ a admis, au plan indemnitaire la réparation du préjudice écologique pur et sensiblement accru son évaluation ainsi que le nombre des bénéficiaires.

Saisie par les prévenus ainsi que par plusieurs parties civiles, la cour de cassation reconnaît pour la première fois le préjudice écologique par le biais de cet attendu « *attendu que les énonciations de l'arrêt attaqué mettent la cour de cassation en mesure de statuer que la cour d'appel a, sans insuffisance ni contradiction, répondu aux chefs péremptoires des conclusions dont elle était saisie et a ainsi justifié l'allocation des indemnités propres à réparer le préjudice écologique, consistant en l'atteinte directe ou indirecte portée à l'environnement et découlant de l'infraction* ». Elle admet ainsi le bien fondé de la demande en réparation des atteintes à l'environnement en tant que telles et consacre la spécificité du préjudice écologique en le différenciant des préjudices reconnus jusqu'alors.

En cas d'atteinte à l'environnement, le juge peut sanctionner l'existence de différents chefs de préjudices. Il peut s'agir de préjudices patrimoniaux encore appelés préjudices économiques et matériels, c'est-à-dire ceux correspondant à la lésion des droits appropriés et ayant valeur monétaire. Il peut s'agir également des préjudices extra patrimoniaux, c'est-à-dire ceux correspondant à la lésion des droits rattachés à la personne recouvrant les préjudices moraux. A ces préjudices, il faut ajouter désormais le préjudice écologique.

Ainsi à côté des préjudices individuels classiques, il existe des préjudices collectifs dont ceux relatifs à l'environnement.

Dès lors il est possible de caractériser le préjudice écologique comme la lésion d'un droit public et collectif, distincte de la lésion d'un droit subjectif individuel. Et l'arrêt de la

¹ C.A. Paris, 30 mars 2010, pôle 4, chambre 11^e des appels correctionnels, dossier n° 08/02278.

chambre criminelle de la cour de cassation du 25 septembre 2012 a confirmé cette caractérisation du préjudice écologique en admettant la recevabilité et le bien fondé de la demande en réparation des associations de protection de l'environnement, non seulement de leurs préjudices patrimonial et moral mais aussi du préjudice écologique. Quant aux modalités de réparation l'arrêt de la cour de cassation du 25 Septembre précise que la cour d'appel a « justifié l'allocation des indemnités propres à réparer le préjudice écologique ». Elle valide ainsi la réparation du préjudice écologique par le biais de l'indemnisation.

Ainsi, cette décision consacrant la réparation du préjudice écologique peut être considérée comme un apport au droit de la sécurité maritime et au droit de l'environnement marin.

B :Les mesures de sauvegarde.

A côté des « *dommages de pollution* » proprement dits tels que nous les avons précédemment décrits viennent s'ajouter les coûts des « *mesures de sauvegarde* » considérés comme une sorte de « *dommage par pollution* » au sens de la Convention de 1969. Il s'agit, de « *toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un évènement pour prévenir ou limiter la pollution* »¹. Il ressort clairement de cet article que les mesures doivent avoir pour but d'empêcher ou de réduire la pollution, non de sauver le navire ou la cargaison. En outre, ne sont reconnus comme dommages par pollution que les mesures prises après qu'un évènement s'est produit, et l'évènement signifie « *tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution* »². Ajoutant à cela que la Convention prend également en compte « *toute perte et dommage causés par lesdites mesures* ». En effet, les « *mesures de sauvegarde* » peuvent être plus désastreuses que les dommages proprement dits de pollution³ dans la mesure où certains produits dispersants peuvent avoir des effets plus toxiques que le pétrole a dispersé⁴. On relèvera ici que les dommages causés par les « *mesures de sauvegarde* » ne connaissent pas les mêmes limites que celles des dommages proprement dits. En conséquence, les dommages causés par l'utilisation des produits dispersants sont couverts par la Convention, que ce soit par contamination, incendie, explosion ou d'autres causes.

¹ Art. I, § 7 de la Convention de 1969.

² Art. I, § 8 de la Convention de 1969.

³ Document O.M.I., 1969, LEG/CONF/4/Add. 1, p. 526.

⁴ Chao Wu, Op. Cit. p. 61.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

La définition des « *mesures de sauvegarde* » elle-même n'est pas modifiée et signifie toujours « *toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un évènement pour prévenir ou limiter la pollution* ». Il ressort de cette définition que « *les mesures de sauvegarde* » sont encore soumises à trois conditions :

- Elles doivent être prises, soit en cas de déversement des hydrocarbures, soit dans des circonstances de menace grave et imminente de pollution. En conséquence, les coûts engagés dans les mesures de prévention générale contre la pollution sont exclus.
- Elles doivent être prises dans le but de prévenir ou de limiter la pollution. Ainsi les mesures ayant pour but de sauver le navire ou la cargaison sont exclus.
- Le critère de la raisonnable des mesures relèvent de l'appréciation souveraine des tribunaux saisis.

Il apparaît cependant qu'à travers l'expression « *où qu'elles soient prises* » insérée dans les dispositions concernées¹, la restriction du lieu n'existe plus. Ainsi les « *mesures de sauvegarde* » peuvent être prises au delà de la zone de juridiction fixée par les protocoles pour prévenir tout dommage de pollution qui pourrait survenir dans la limite de cette zone.

Il y a lieu toutefois de signaler l'élargissement de la définition de l'« *évènement* » comme suit : « *évènement signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayants la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution* »². Il en résulte que l'indemnisation au terme du Protocole de 1992 est élargie de façon à couvrir les « *mesures de sauvegarde* » prises en cas de menace de déversement des hydrocarbures dans un accident de pétrolier.

La Convention ne couvrant que les « *mesures de sauvegarde* », il nous importe de faire la distinction entre ces dernières et les mesures de prévention générale et les opérations d'assistance afin de dégager quels sont, parmi les dépenses encourus dans les opérations de

¹ Protocole de 1992 à la CLC, article II, (b) ; protocole de 1984 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, article IV (b).

² Nouvelle teneur selon l'art. II du Protocole du 27 Novembre 1992.

lutte contre la pollution, celles qui sont remboursables en application des Conventions tels que modifiées par les protocoles.

1 : La distinction entre les mesures de sauvegarde, les mesures de prévention générale et les mesures d'assistance et de sauvetage.

a : La distinction entre les mesures de sauvegarde et les mesures de prévention générale.

Afin de distinguer les « *mesures de sauvegarde* » couvertes par les Conventions des mesures de prévention générale, il y a lieu de vérifier à quel moment ces mesures sont prises. Une opération de lutte contre la pollution menée avant qu'un accident de pollution ait eu lieu ne peut pas être considérée comme une mesure sauvegarde au sens des Conventions. Un Etat ne peut prétendre recouvrer les dépenses générales qu'il a engagées en dehors de tout évènement de pollution en intentant une action contre un Fonds. Il est clair qu'une telle action n'est pas envisageable contre l'armateur d'un navire particulier, puisqu'il n'y a pas d'accident. La responsabilité incombe aux « *propriétaires de navire au moment d'un évènement* »¹. D'un autre côté le F.I.P.O.L. non plus, n'est pas tenu d'indemniser dans un tel cas, étant donné que la source inconnue de déversement d'hydrocarbures l'exonère également.

Les Conventions de 1969 et de 1971 ne couvrent en fait les dépenses des mesures de lutte contre la pollution que lorsqu'il y a un déversement effectif d'hydrocarbures. Ni le propriétaire du navire en cause, ni le F.I.P.O.L., ne versent aucune indemnité pour les mesures prises avant le déversement, même s'il y a accident. L'affaire du *Tarpenbek* est une révélation concrète de la politique d'indemnisation du F.I.P.O.L. Dans cette affaire, faute de preuves concluantes démontrant qu'il y a eu fuite d'hydrocarbures persistants après l'abordage, l'administrateur du F.I.P.O.L. a rejeté les demandes d'indemnisation présentées par le propriétaire du navire, le gouvernement du royaume Uni et les autorités locales pour frais de pompage, remorquage, et pour les frais des mesures en vue d'éviter un déversement². Il ressort de cette décision que dans le cadre de l'application des Conventions de 1969 et 1971, les mesures prises avant la fuite effective d'hydrocarbures doivent être carrément considérées comme des mesures de prévention. Mais étant donné que la définition « *d'évènement* » a été élargie par le Protocole de 1992 pour couvrir les coûts de lutte et de nettoyage encourus par quiconque avant qu'un déversement ait eu lieu, la survenance d'un accident de pétrolier

¹ C.L.C.. Art. III. §I ; art. I §8, voir infra, p..... ?

² Rapport annuel du FIPOL de 1983, p. 6 ; pour des informations voir D.O., FUND/EXC.7/2.,19/7/1982.

suffira à justifier, du point de vue du temps, les opérations de lutte contre la pollution. Quoiqu'il en soit la survenance d'un événement est nécessaire pour réclamer une indemnisation en application des Conventions. Il apparaît par conséquent que les opérations de lutte avant la survenance d'un événement sont des mesures de prévention, alors que celles qui sont prises après les événements sont des « *mesures de sauvegarde* ».

A côté de ce critère qui se réfère au moment auquel la mesure est prise existe un autre critère celui du lien de causalité entre l'accident et les dépenses engagées. Ainsi en est-il lorsqu'un accident se produit et que les autorités publiques engagent des opérations de nettoyage et saisissent cette occasion pour faire des achats d'équipements et de matériels qui n'ont pas de liens directs avec cet accident. C'est ainsi que dans l'accident du *Tanio*, les dépenses dites d' « *infrastructures* » engagées par l'Etat, « *se saisissant de l'évènement comme prétexte à une action en remboursement du coût de fonctionnement général de son service* »¹, ne sont pas recevables aux termes des Conventions. Il en a été de même dans le cas du sinistre du second *Antonio Gramsci*, le gouvernement Finlandais a fait une demande pour le total des frais d'achat d'équipement et de matériel qui n'ont pas été utilisés au cours des opérations entreprises à la suite de ce sinistre. De l'avis du F.I.P.O.L., s'il est nécessaire d'acheter l'équipement durant l'accident, il n'est pas raisonnable de réclamer le montant total de son achat, étant donné qu'il aura encore une valeur considérable après les opérations de nettoyage engagées par le gouvernement Finlandais². Dans cette affaire le fondement de l'irrecevabilité de l'action en remboursement des coûts dits d'« *infrastructure* » peut être décelé dans un attendu particulièrement instructif d'une décision de la Cour de cassation française sur la gratuité des interventions publiques : « ... *Alors que, les dépenses effectuées par le service d'incendie n'ayant pas eu pour cause l'incendie, mais l'obligation légale faite au service de protection contre l'incendie d'intervenir, il n'y a pas de relation de cause à effet entre l'incendie et la dépense faite, qui n'est pas la conséquence de l'incendie* »³. C'est par conséquent le lien de causalité qui a été retenu dans cette matière. En effet, les coûts d' « *infrastructures* », qui n'ont pas pour origine l'évènement de pollution, mais l'obligation de l'Etat de prévenir de façon générale la pollution, même s'ils ont été encourus au moment de l'évènement, ne sont pas indemnisables comme tels dans le cadre des Conventions⁴. Nous

¹ P. Bonassies, *problèmes posés par l'imputation des frais d'assistance et/ou de remorque des pétroliers en difficulté*, in la lutte contre les marées noires-aspect économique, O.C.D.E., 1982, p. 98.

² Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1989, p. 31.

³ Cour de cassation, crim., 11/2/1960, Agence Fudiciaire du Trésor, Ministère du Budget : *Amoco-Cadiz* : l'Etat Français devant les Juridictions Américaines, 1992, p. 79.

⁴ Rémond-Gouilloud, *les mesures de sauvegarde-De quelques difficultés liées à l'indemnisation des frais de*

pouvons citer également une autre affaire, celle du *Braer* dans laquelle le défaut d'un lien de causalité entre l'accident du *Braer* et les dépenses engagées justifie la non recevabilité des demandes d'indemnisation présentées au F.I.P.O.L. pour les frais liés à la déposition du témoignage lors de l'enquête menée par le gouvernement Britannique sous la direction de Lord Danaldson. Cette enquête, ayant « *pour objet de déterminer s'il serait opportun et possible de prendre de plus amples mesures pour protéger le littoral Britannique contre la pollution par les navires de commerce* »¹, peut en fait être menée en temps normal, et ne résulte pas nécessairement du sinistre du *Braer*. En nous référant au raisonnement de la Cour de Cassation, on peut considérer que l'enquête menée par le gouvernement Britannique a pour objet l'obligation légale de l'autorité publique de veiller à la protection du littoral, non le sinistre du *Braer*. Même si c'est ce dernier qui a suscité l'intérêt du gouvernement de mener une telle opération, il est évident que la cause principale ne réside pas dans le sinistre. C'est pourquoi les frais engagés ne peuvent pas être considérés comme résultant des « *mesures de sauvegarde* ».

b : La distinction entre les mesures de sauvegarde et les opérations d'assistance et de sauvetage.

La Convention de 1969/1992 a donné une définition générale des « *mesures sauvegarde* » sans pour autant préciser la nature de ces mesures. Cependant le F.I.P.O.L., dans sa pratique d'indemnisation, a tenté de fournir un critère d'interprétation à cette définition, afin de faciliter la distinction entre les opérations d'assistance et les « *mesures de sauvegarde* ». Selon sa politique d'indemnisation, les opérations d'assistance pourraient être considérées comme des « *mesures de sauvegarde* » au sens de la Convention de 1969/1992 uniquement si leur objectif essentiel était de prévenir le « *dommage par pollution* » ; si elles avaient un autre objectif tel que le sauvetage de la coque ou de la cargaison par exemple, elles ne relèveraient pas de cette définition². Il apparaît ainsi que l'objectif essentiel des mesures prises constitue un élément déterminant pour distinguer les opérations de sauvetage menées de celles des « *mesures de sauvegarde* ». Les premières étant régies par la Convention de Bruxelles de 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, remplacée par la Convention de Londres de 1989 sur l'assistance³, les

lutte contre la pollution, D.M.F., 1980, p. 455.

¹ D.S., FUND/EXC.35/10,8/6/1993 P.16.

² D.S., FUND/A.12/17,10/10/1989 ; D.S., FUND/A.11/14,25/8/1988.

³ Convention de Londres de 1989 sur l'assistance, conclue à Londres le 28 Avril 1989, entrée en vigueur le 14 Juillet 1996.

secondes par les conventions de 1969/1992 et de 1971/1992. Les opérations de sauvetage sont rémunérées par l'assureur-corps du navire, tandis que les « *mesures de sauvegarde* » contre la pollution sont indemnisées par l'assureur de responsabilité, c'est-à-dire le P.&I. club du navire, et par le F.I.P.O.L.. Il en résulte qu'une nette distinction entre les opérations de sauvetage et les « *mesures de sauvegarde* » est indispensable tant son intérêt est important.

Le critère d'objectif pour distinguer les opérations menées est accepté unanimement tant par la doctrine que par la jurisprudence. Selon Mme Raimond-Gouilloud : « *tant que ses efforts sont dictés par les intérêts du navire en détresse et de sa cargaison, il agit en vertu de la convention d'assistance conclue avec le navire, et les règles de l'assistance en mer s'appliquent à lui. Mais dès l'instant où ses efforts ne servent plus les intérêts de son cocontractant mais visent à prévenir la pollution, son action n'est plus commandée par des obligations contractuelles : il agit alors dans l'intérêt des victimes de pollution, comme les autres sauveteurs. Comme eux, et comme tout gérant d'affaires il sera indemnisé pour ses efforts même si ceux-ci se sont finalement révélés infructueux* »¹.

Dans la jurisprudence nous pouvons, à titre d'exemple, citer un arrêt qui a privilégié le critère d'objectif. Il s'agit de l'arrêt du tribunal de première instance de Messine dans l'affaire du *Patmos*² qui a apporté des précisions comme suit : « *sauvetage et activité anti-pollution sont deux activités distinctes. Pour les distinguer, il faut se référer d'abord au but primaire de ces activités. Il faut déterminer si ce but était celui de sauver le navire et sa cargaison pour obtenir une compensation proportionnelle à la valeur sauvée, ou s'il était, au contraire, celui d'éliminer de prévenir la pollution avec le seul droit au remboursement des frais* ».

On peut par conséquent distinguer les opérations de sauvetage des « *mesures de sauvegarde* » en ayant recours à la motivation de ces opérations. Il faut cependant reconnaître que si le but essentiel des opérations d'assistance est de protéger les intérêts des propriétaires de navires et de cargaisons, il peut également avoir pour résultat d'éviter une pollution. Dès lors, la question se pose de savoir si l'intervenant dans l'assistance et le sauvetage serait récompensé pour ses contributions à la lutte contre la pollution en plus de ses rémunérations d'assistance ? En outre il se peut aussi que les opérations d'assistance et de sauvetage aient deux buts, d'une part celui de sauver le navire et la cargaison et d'autre part de prévenir ou limiter la pollution. Dans cette hypothèse, l'intervenant dans l'assistance et le sauvetage

¹ Raymond-Gouilloud, op.cit., p. 120, note 4.

² Le pétrolier Grec *Patmos* est entré en collision avec un autre navire citerne le 21 Mars 1985 dans le détroit de Messine et a déversé environ 700 tonnes d'hydrocarbures.

pourrait-il réclamer une rémunération d'assistance et une indemnisation selon les Conventions ?

En réponse à la première question, le Tribunal de Messine dans l'arrêt de *Patmos* du 30 Juillet 1986 a affirmé que la Convention de 1910 est celles de 1969 et de 1971 ne peuvent s'appliquer de manière cumulative, lorsqu'il n'y a qu'un seul but : celui de sauver le navire et la marchandise. Les opérations de sauvetage entreprises dans le but essentiel de sauver le navire et la cargaison ne sont pas considérées comme des « *mesures de sauvegarde* », même si elles avaient eu pour effet secondaire de prévenir la pollution¹.

Pour la seconde question qui est de savoir si les frais engagés pour les opérations d'assistance et de sauvetage ont une dualité de but, qui est de sauver le navire et la cargaison et en même temps de prévenir ou limiter la pollution, sont remboursables aux termes des Conventions, elles devaient donner lieu, selon le professeur Bonassies, à une indemnisation selon les Conventions : « *au cas où il y a eu assistance tout au moins, les opérations d'assistance auront été engagées, certes, pour éviter la pollution, mais aussi pour sauver le navire et la cargaison. Il semble qu'une telle dualité de motivation devrait être prise en considération. On devrait décider, dans une telle situation, que le propriétaire du pétrolier ne peu imputer au Fonds pétrolier l'indemnité d'assistance que pour partie, dans la mesure seulement où l'assistance a eu pour objet d'éviter la pollution. Sans doute faire le départ entre le motif du propriétaire du navire sera tâche difficile, mais ne dépasse nullement la compétence d'un juge ou d'un arbitre* »².

2 : La notion de raisonnabilité des « mesures de sauvegarde ».

Dans les Conventions de 1969/1992 et de 1971/1992 la définition des « *mesures de sauvegarde* » est trop générale, laissant seulement entrevoir quelques lignes de conduite en se référant à des vocables comme celui de « *raisonnable* » ou « *grave et imminent* ». Sans définition précise de ces vocables dans les Conventions, le degré de raisonnabilité ou de gravité sera décidé selon la compréhension des juges internes.

¹ C.F. ; Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1986, p. 20 et le Rapport de 1988, p.62.

² P. Bonassies, p. 101, op. cit., note 20.

a : Le caractère raisonnable des mesures de sauvegarde.

Quelles sont les « *mesures de sauvegarde* » qui peuvent être qualifiées de raisonnables ? Il n'est pas aisé d'apporter un critère. Un certain nombre d'auteurs ont donné leurs avis là-dessus. Mme Raimond-Gouilloud, insiste beaucoup sur le bon sens du sauveteur et considère celui-ci comme un critère important du caractère raisonnable des « *mesures de sauvegarde* » : « *toute action dictée par le bon sens serait prise en compte, quelle qu'en ait été l'utilité finale... A l'inverse la mesure que le sauveteur a cru utile, qui ne l'a en définitive pas été doit être remboursé* »¹. Bien plus tard, Mme Raimond-Gouilloud semble prendre comme critère celui de l'objectivité des circonstances justifiant le déclenchement des « *mesures de sauvegarde* » et donner plus d'importance aux résultats des opérations entreprises, en redéfinissant la mesure raisonnable comme étant « *toute mesure jugée utile par son auteur, eu égard au temps et lieu considérés, compte tenu de son efficacité et les risques qu'elle comporte* »². Ainsi, la raisonabilité des activités entreprises doit s'apprécier selon les circonstances particulières à chaque accident, à savoir le lieu, la saison, les conditions météorologiques, le type et la quantité des hydrocarbures déversés ou menaçant d'être déversés. Il paraît ainsi que l'utilité finale des opérations n'est pas considérée comme un facteur déterminant la raisonabilité des opérations mais sera sans doute prise en compte lors du calcul des récompenses à accorder aux demandeurs.

b : La proportionnalité des dépenses engagées.

La proportionnalité des dépenses engagées constitue un deuxième élément dans la détermination de ce qui peut être considéré comme une mesure raisonnable. Les dépenses engagées pendant les opérations de sauvetage doivent être en proportion avec le résultat obtenu ou, s'il s'agit d'un échec avec le résultat raisonnablement prévu. Ce critère de la proportionnalité a pour but d'empêcher qu'on utilise des équipements excessivement coûteux ou qu'on mobilise trop de personnes dans l'opération de nettoyage sans penser aux dépenses. Il correspond à une théorie préconisée par les économistes : « *l'ensemble des mesures visant à assurer la sécurité vis-à-vis d'un type d'accident ou de sinistre, sont prises à partir de*

¹ Raymond-Gouilloud, p. 452. Op. cit. ; note 23 ; Raimond-Gouilloud p. 123,124, op.. cit. ; note 4.

² Raymond-Gouilloud, « *du droit de détruire* », P.U.F. ; 1989, p. 205 ; Raimond-Gouilloud, « *pollution des mers* », jurisclasser R.C., Tome IV, fascicule. 430-1, 1989, p.13.

l'évaluation pour ces mesures des gains qu'elles apportent (c'est-à-dire les pertes qu'elles évitent) par rapport à leur coût »¹.

Néanmoins, le critère de la proportionnalité est relatif. En effet, de nombreux facteurs exercent des influences sur les coûts de nettoyage dans les accidents de pollution, si bien que les coûts varient selon les circonstances (le type d'hydrocarbures déversés, les caractéristiques propres de l'accident, la quantité d'hydrocarbures déversés, le lieu de déversement, les conditions matérielles au moment du déversement etc...). Selon Mr White, le facteur le plus important et qui détermine le prix de la pollution est le degré de nettoyage que l'on veut atteindre ou le niveau auquel on situe le seuil de propreté². Dans la mesure où chaque pays a ses propres normes, les coûts des opérations ont variés d'un pays à l'autre. Même dans les pays partis aux Conventions de 1969/1992 et de 1971/1992 adoptant des lois fondamentalement pareilles les mettant en application, le degré de nettoyage et le seuil de propreté dépendent de l'exigence des pays concernés. C'est pourquoi la proportionnalité des dépenses ne peut être que relative.

3 : Les personnes concernées par la prise des mesures de sauvegarde.

Toute personne peut prendre des « *mesures de sauvegarde* », comme en disposent les conventions de 1969/1992 et de 1971/1992. A titre d'exemple dans la catastrophe de l'*Amoco-Cadiz*, les agriculteurs, les sapeurs pompiers, les agents du ministère de l'environnement, des milliers de soldats, des membres de la croix rouge Française etc... ont participé aux opérations de nettoyage. Parmi ces personnes, nous choisirons de parler des Etats et des propriétaires des navires.

a : La prise des « *mesures de sauvegarde* » par l'Etat.

Parmi toutes les personnes, l'Etat se trouve incontestablement le plus concerné pour exercer les activités de lutte contre la pollution. L'exemple de la catastrophe de l'*Amoco-Cadiz* montre que l'essentiel des opérations a été mené dans le cadre du plan Polmar au niveau ministériel et que la majeure partie des coûts de dépollution a été supporté collectivement par l'Etat Français³. C'est pourquoi la question se pose de savoir si l'Etat doit

¹ Auquier et Bedin, « *une première approche de l'analyse coût-avantage des systèmes de protection des côtes Françaises contre les pollutions par les hydrocarbures* », in, le coût des marées noires, O.C.D.E., 1982, p. 97.

² White et Nichols, « *considération pratique concernant le coût des marées noires* », in. Le coût des marées noires, O.C.D.E., 1982, p. 77, 84.

³ Meade, *la marée noire de l'Amoco-Cadiz : analyse des coûts des opérations d'intervention d'urgence*, de

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

être remboursé des dépenses qu'il a faite dans l'accomplissement d'une mission de service public ? Puisque l'Etat est chargé de veiller à la sécurité des citoyens et que des crédits budgétaires lui sont confiés à cet effet, n'est il pas normal qu'il finance lui-même les dépenses de lutte anti pollution ?

De manière générale, l'intervention de l'Etat à travers ses organismes publics face à un cas d'urgence menaçant le bien être ou les biens de ses citoyens, correspond à un devoir lui incombant, et par conséquent, toutes les dépenses engagées dans le cadre de son service public ne peuvent être imputées à la personne qui a causé l'accident, même si cette personne a commis une faute. Ce principe de gratuité des services publics est bien établi en droit Français et en droit Américain¹.

En droit maritime, la situation semble être particulière. En effet, il a été admis depuis longtemps en droit Américain, en droit Anglais et en droit Français qu'une indemnité peut être accordée aux navires d'Etat ayant rendu un service d'assistance². Cette reconnaissance générale par les Etats a abouti en 1967 à l'adoption d'un protocole amendant l'article 14 de la convention de 1910 portant assistance maritime, lequel a étendu l'applicabilité de la convention aux navires d'Etat. La Convention de Londres du 28 Avril 1989 sur l'assistance abrogeant celle de 1910 a apporté une légère modification à ce protocole en demandant à l'Etat, s'il décide d'appliquer la Convention à ses navires, de notifier les modalités et conditions de cette application³. Aussi, en matière maritime, les assistances publiques sont elles traitées de la même façon que les assistances privées.

Or, l'assistance maritime dans la Convention de 1910 a un champ d'application assez étroit, se limitant aux activités menées à bord d'un navire⁴, tandis que le service public rendu par l'Etat consiste en diverses sortes d'activités qui peuvent non seulement être menées en mer, mais aussi à terre, ou en l'air. Aussi le principe déjà établi de la non gratuité de l'assistance rendu par les navires d'Etats ne suffit pas à fonder un droit de dédommagement à

nettoyement et de remis de en état de l'environnement, in. Le coût des marées noires, O.C.D.E., 1982, p. 149.

¹ De Roulin, *l'épopée judiciaire de l'Amoco-Cadiz*, A.F.D.U. ; 1996, n° 1, p. 60.

² P. Bonassies, P.86. op. cit. note 20.

³ Convention de 1989 sur l'assistance, art. IV § 1 et 2.

⁴ La Convention de 1989 a élargi considérablement le champ d'application : en plus des autre extensions, l'assistance comprend tout acte entrepris à cet effet, que se soit à partir de la terre, d'un hélicoptère ou simplement qu'elle soit conduite par des plongeurs effectuant des réparations sur la coque. C. Douay le régime juridique de l'assistance en mer selon la Convention de Londres du 26 Avril 1989, D.M.F., 1990, p.217.

l'Etat pour tous les types de services rendus par lui. Il faut par conséquent un statut spécial pour ces services.

Il paraît utile, d'évoquer ici les décisions des tribunaux Américains, qui appliquent le droit Français, sur la question de la gratuité des services publics dans l'affaire de l'*Amoco-Cadiz*, d'autant plus que la décision de la cour d'appel sur cette affaire rendu en 1992 est conforme, comme nous le verrons plus tard¹ à la politique d'indemnisation des services publics par le F.I.P.O.L..

Dans cette affaire, l'Amoco, le défendeur, a invoqué des cas jurisprudentiels Français et Américains faisant valoir la gratuité des services publics. La position du demandeur, ici l'Etat Français, a consisté à dire que le principe de la gratuité des services publics et les affaires jurisprudentielles citées par l'Amoco ne concernent que le cas de la propriété privée à laquelle l'Etat Français avait rendu service, alors que la demande de la France en l'espèce était principalement liée aux dommages matériels causés au domaine public maritime, et qu'une part importante de l'effort de nettoyage ne relevait pas des interventions de secours habituelles, mais consistait plutôt à réparer les dommages subis par le domaine public. Le Tribunal du District de Chicago ne s'est pas prononcé sur cet argument. Il a cependant dénoncé l'application du principe de gratuité des services publics en l'espèce en soutenant que ce principe ne s'applique pas dans les grosses affaires, comme celle de l'*Amoco-Cadiz*, affaire d'une ampleur considérable causant d'énormes dégâts².

Cette affirmation sera plus tard niée par la Cour d'appel de Chicago qui s'est ainsi exprimé : « *Le juge de district a affirmé que les Tribunaux Français n'appliqueraient pas ce principe pour les grosses affaires, mais à notre avis la législation Française ne varie pas en fonction des enjeux de l'affaire ou de la richesse des parties au litige. Dans cette affaire, comme dans n'importe quelle autre, nous rejetons catégoriquement l'assertion selon laquelle les règles de droit ne trouvent pas à s'appliquer dans les affaires mettant en jeu un préjudice important ou des parties dotées d'une solide assise financière* »³. C'est par un autre biais que la cour d'appel a accordé un droit à indemnité à l'Etat Français. Cette Cour allègue que le principe de la gratuité des services publics ne s'applique que lorsque la jurisprudence fait défaut. Or, aux Etas Unis ni la loi, ni la jurisprudence, n'a retenu cette règle dans des cas de

¹ Voir., infra, p. 48 et s.

² Décision du 11/2 /1988 du Tribunal de Chicago.

³ Décision de la cour d'appel de Chicago du 24/1/1992, traduction faite dans Agence Judiciaire du Trésor, Ministère du Budget : *Amoco-Cadiz* : l'Etat Français devant les juridictions Américaines, 1992, p. 96.

pollution par les hydrocarbures, et la France a fait de même à travers l'article 16 de la Loi de 1976 relative à la lutte contre la pollution marine accidentelle¹.

Toutefois, les interprétations de cet article, qui est peu clair selon la cour, sont divergentes² : Selon l'Amoco, cette loi autorise uniquement les activités de sauvegarde exécutées en mer, tandis que selon l'Etat Français, la loi permet d'effectuer des mesures tant sur terre qu'en mer. Le Tribunal a finalement donné gain de cause à l'Etat français en s'appuyant sur l'interprétation faite par celui-ci. La justification de sa décision est particulièrement intéressante : « *Si toutes les parties au litige étaient des parties privées, il nous faudrait déterminer si cette interprétation de la loi est correcte. Mais la République Française se présente devant ce Tribunal et nous assure que l'article 16 s'applique au pétrole qui atteint le littoral.... Un Tribunal des Etats Unis se doit de respecter l'interprétation que la France fait de son droit national. Les Tribunaux de notre pays ont pour tradition d'accepter les interprétations plausibles des lois qui sont données par les organismes administratifs chargés de leur application* »³.

En admettant le principe de la recevabilité des dépenses encourus par les services publics, le Tribunal du district de Chicago n'accordait à l'Etat Français que l'indemnisation des frais supplémentaires entraîné par le fonctionnement des navires et des avions, et refusait de payer les dépenses réalisées, mais que la France aurait en tout cas supportées dans son service normal. Sur ce point, la Cour d'appel a également réfuté la décision de première instance : « *Il ne fait aucun doute que si la France avait loué les services de la marine Anglaise pour participer au nettoyage des côtes, elle aurait pu recouvrer auprès de l'Amoco*

¹ Article 16 de la loi du 7 Juillet 1976 : « *Dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures, et pouvant créer des dangers graves et imminents susceptibles de porter atteinte au littoral aux intérêts connexes au sens de l'article II – 4 de la Convention de Bruxelles du 29 Novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, le propriétaire dudit navire, aéronef, engin ou plate-forme put être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ces dangers* ». « *Dans le cas où cette mise en demeure reste sans effet ou n'as pas produit les effets attendus dans un délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'Etat peut faire exécuter les mesures nécessaires au frais du propriétaire ou en recouvrer le montant du coût auprès de ce dernier* ».

² La loi du 10 Mai 1983, a levé l'ambiguïté en ajoutant dans le troisième alinéa de l'article 16 se qui suit : « *Les dispositions prévues aux premier et deuxième alinéas du présent article s'appliquent également aux navires, aéronefs ou plates-formes en état d'avarie ou accidentés sur le domaine public maritime, dans les ports maritimes et leurs accès* ».

³ Décision de la cour d'appel de Chicago du 24/1/1992, op.cit.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

*les sommes versées au Royaume Uni ...»*¹. Aussi a-t-elle jugé remboursables non seulement les frais supplémentaires des services publics, mais aussi les frais fixes.

On peut ainsi considérer que l'Etat, en exerçant sa mission de service public, a droit aux indemnités pour ses dépenses supplémentaires et fixes encourues. Il résulte de cette situation juridique que les frais de mesure de sauvegarde sont à la charge des industries concernés, non à la charge de la société en général.

b : La prise des mesures de sauvegarde par les propriétaires des navires.

En cas d'accident d'un navire transportant des hydrocarbures, son capitaine est seul en mesure d'apprécier directement et rapidement les risques et de juger quelle mesure d'assistance devrait être prise. Cependant, il n'a pas le droit de le décider, et doit s'en remettre à l'armateur du navire. C'est ce dernier qui détient le pouvoir de prendre une décision. La Convention sur la responsabilité civile et celle portant création du F.I.P.O.L., afin d'encourager le propriétaire de navire d'agir immédiatement pour éliminer ou réduire les risques de pollution, disposent spécialement que les « *mesures de sauvegarde* » prises par le propriétaire du navire pollueur sont aussi une sorte de « *dommage par pollution* »². Aussi seront indemnisables, dans le cadre des conventions, non seulement les opérations d'assistance, si le propriétaire conclut un contrat d'assistance avec un sauveteur privé, mais également des sacrifices consentis par le propriétaire, lorsque ces dépenses et sacrifices ont pour but primaire de prévenir ou de limiter la pollution. Comme les victimes de pollution, le propriétaire aura ainsi le droit d'accès au Fonds de limitation qu'il constitue en vertu des deux conventions. Sa créance peut être très importante. En effet, il peut réclamer une indemnité équivalente à la valeur du navire, dans le cas où ce dernier est détruit suite aux opérations menées pour éliminer toute possibilité de pollution.

Il y a lieu ici d'apporter une autre précision. Dans les opérations d'assistance en cas d'accident à un pétrolier, c'est souvent l'affréteur qui se trouve à l'avant-garde, et qui est bien équipé pour agir promptement. C'est pourquoi dans la plupart des contrats d'affrètement existe une clause selon laquelle l'affréteur peut prendre des « *mesures de sauvegarde* » dont

¹ Pour la genèse de l'affaire de l'*Amoco-Cadiz*, voir De Raulin op.cit., p. 41 et suivant.

² L'article V §8 de la Convention sur la responsabilité civile dispose : « *pour autant qu'elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confère sur le fond des droits équivalents à ceux des autres créanciers* », tandis que l'article IV, §1 énonce ce qui suit : « *aux fins du présent article, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire pour éviter ou réduire une pollution sont considérés, pour autant qu'il soient raisonnables, comme des dommages par pollution* ».

les dépenses seront à la charge du propriétaire, sauf si l'accident est du à la faute de l'affréteur.

A côté de l'Etat et des propriétaires des navires beaucoup d'autres personnes peuvent prendre des « *mesures de sauvegarde* », allant du sauveteur privé au particulier bénévole, ce qui pose la question de savoir si il y a un ordre de priorité d'indemnisation suivant le statut de la personne ? La réponse est négative car non seulement il n'existe pas un ordre de priorité entre les personnes ayant pris des « *mesures de sauvegarde* » mais non plus, entre tous les créanciers à savoir les victimes de pollution souffrant du manque à gagner, le sauveteur privé ayant rendu un service d'assistance, le propriétaire qui a consenti un sacrifice, l'Etat subrogé aux droits des victimes, ou enfin le particulier subissant des conséquences dommageables des « *mesures de sauvegarde* ». En effet, la Convention sur la responsabilité civile prévoit que la distribution du Fonds de limitation du propriétaire s'effectue proportionnellement entre les créanciers¹, tandis que le protocole à la Convention de 1971 ajoute la même disposition.

Section II : Le contenu de la convention de 1969/1992 quant à la responsabilité.

Après avoir cerné l'objet et le champ d'application de la Convention de 1969/1992(C.L.C.), il convient maintenant d'aborder les questions de fond de cette Convention à savoir l'imputation de la responsabilité (**sous-section I**), le fondement de cette responsabilité (**sous-section II**) et enfin les questions de mise en œuvre de la responsabilité retenue (**sous-section III**).

Sous-section I : L'imputation de la responsabilité.

L'une des questions les plus essentielles concernant la Convention de 1969/1992 est bien entendu celle de la détermination du responsable à savoir ici le propriétaire du navire qui, sauf cas exceptés, sera tenu pour responsable du dommage (§ I). L'un des grands principes caractérisant cette responsabilité est qu'elle y est fortement canalisée (§ II).

¹ Convention sur la responsabilité civile, article V § 4 et 5.

§I : La détermination de la personne responsable.

A : La responsabilité du propriétaire du navire.

La Convention de 1969/1992 a choisi, pour des raisons pratiques et surtout afin d'accorder une efficacité et une certitude d'indemnisation, de désigner pour responsable pour fait de « *pollution par les hydrocarbures* » le propriétaire du navire¹. Toutefois, l'entente s'est réalisée en même temps qu'un compromis : Le propriétaire du navire est élu responsable, étant entendu qu'un Fonds d'indemnisation international alimenté par les compagnies pétrolières serait créé plus tard pour compléter le premier degré de responsabilité².

Le propriétaire du navire est défini comme « *la ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles, le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la ou les personnes, dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un Etat et est exploité par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistré comme étant l'exploitant des navires, l'expression propriétaire désigne cette compagnie* »³. Une personne, au sens de la Convention, signifie « *toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques* »⁴.

Le principe de la désignation du propriétaire du navire comme responsable, qui il faut le souligner n'a pas été adopté sans vives résistances⁵, est fondé sur des considérations purement pragmatiques. Parmi les diverses personnes liées au navire (affréteur, armateur- gérant, exploitant) le propriétaire de navire est la personne relativement facile à trouver, puisque la simple consultation du registre national d'immatriculation suffit à révéler l'identité du propriétaire nominal du navire. Faisant état de l'esprit du temps, Emmanuel Langavant écrivait : « *le propriétaire de la cargaison peut changer en cours de route, tandis que l'identité du propriétaire du navire est une donnée constante, facile à appréhender* » et M.Lucchini d'ajouter « *en se plaçant sur le terrain de la commodité, le propriétaire du navire apparaît –si l'on peut dire- comme la victime la mieux placée, le responsable le plus commode* »⁶.

¹ Cette solution a été également retenue par le code maritime Algérien dans son article 117.

² Voir infra., p.104 et s.

³ Article I. 3 de la Convention de 1969/1992.

⁴ Article I. 3 de la Convention de 1969/1992.

⁵ Voir les discussions in D.O. 1969, LEG/CONF/C.2/SR.2 ; SR. 3 ; SR. 4 ; SR. 5 ; SR. 6 ; SR. 7 ; SR. 8 ; SR. 9 ; SR. 10 ; SR. 11 ; SR. 12 ; SR. 13.

⁶ E.Langavant, *Droit de la mer*, T.1, p.155, Cujas, 1979.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

Dans la pratique, il peut cependant s'avérer mal aisé d'identifier le véritable propriétaire du navire sinistré. Parce que le contentieux qui a suivi l'échouement de l'*Amoco-Cadiz*, le 16 Mars 1978 est un exemple en son genre, nous axerons nos développements sur la décision rendue à Chicago par le juge F. McGarr (*United-States District Court, Northern District of Illinois Eastern Division*)¹.

Rappelons, d'abord, que l'*Amoco-Cadiz* est le nom d'un pétrolier « *super Tanker* ». Son naufrage, au large des côtes Bretonnes, en Mars 1978 provoqua une marée noire considérée, aujourd'hui encore, comme l'une des pires catastrophes écologiques de l'histoire.

Ce pétrolier de 234.000 tonnes de port en lourd construit en 1974, immatriculé au Libéria, long de 330 mètres et affrété par la compagnie Américaine *Amoco-Transport* filiale de la *standardoil*, s'est échoué au large des côtes le 16 Mars 1978. Les 220 mille tonnes de pétrole brut Iranien transporté furent déversées sur 400 kilomètres de côte Bretonne.

L'importance des dommages causés par l'échouage du pétrolier *Amoco-Cadiz* a incité les victimes à écarter la C.L.C. et à porter l'affaire devant la juridiction Américaine.

Les dommages subis s'élevaient à des montants très nettement supérieurs au plafond prévu par la C.L.C. : Le nettoyage de la côte était évalué à 450 millions de Francs, le préjudice subi par le tourisme à 400 millions, et les dégâts causés à la pêche et à la conchyliculture à 140 millions de Francs.

Le navire pollueur était immatriculé au nom d'une société Libérienne *Amoco-transport*, ayant son siège social aux Bermudes. Cette société était une filiale d'*Amoco-international oil compagny*(A.I.O.C.), elle-même filiale de la *Standardoil of Indiana* (ci-dessous désignée par *standardoil*). Le siège de ces deux sociétés se trouvait aux Etats Unis. A.I.O.C. était une filiale à 100% de la *standard oil*. Les actions d'*Amoco-transport* étaient indirectement

¹ Cette décision, a été intégralement publiée en 1984 dans le *Lloyd's Law Reports*, vol. 2. 304 ; déjà dans l'affaire du *Torrey-Canyon*, les juges Américains avaient refusé de s'arrêter à la *Baracuda Tanker Compagny*, propriétaire en titre du navire pour mettre en cause directement la responsabilité de l'*Union Oil Compagny* simple affréteur sur le papier, voir en ce sens, E. Dupontavice, « *affaire droit de l'environnement versus droit maritime ou la décision rendue le 18 Avril 1984 concernant l'Amoco-Cadiz* », annuaire de droit maritime et aérien 1985, p.10 ; voir pour la genèse de cette affaire, Laurent Lucchini, « *le procès de l'Amoco-Cadiz : Présent et voies du futur* » in *Annuaire Français De Droit International*, édition du C.N.R.S., 1985, p. 763 et suivant ; K. Le Couviour, « *la responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultants du transport maritime* », Presses Universitaires d'Aix-Marseille 2007 ; A. Arzel, « *le procès de l'Amoco-Cadiz* », écrits, actualité, édition ouest France, 2004. P. Bonassies « *l'affaire de l'Amoco-Cadiz, décision finale sur la question de la responsabilité* », espaces et ressources maritimes (E.R.M.) 1984, n° 1, 1986, p. 183 ; E. Dupontavice, « *l'apport du procès de l'Amoco-Cadiz* », in *droit de l'environnement marin*, S.F.D.E., economica 1988 pp. 273-290.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

détenues par *Standardoil* par l'intermédiaire de tout un réseau de filiales à 100%. La *standardoil* était le premier groupe pétrolier Américain et la huitième compagnie pétrolière mondiale par son chiffre d'affaire.

Le Tribunal Américain saisi s'est déclaré compétent, et a statué selon la législation Américaine. Il a constaté des négligences dans l'entretien des navires, qui se trouvaient hors d'état de naviguer, et dans la formation de l'équipage à l'entretien du bâtiment.

Pour retenir la responsabilité de la *Standard oil*, le juge Américain va en premier lieu constater que le contrôle exercé par *Standard oil* sur ses filiales A.I.O.C. et *Amoco-Transport* était tel que ces dernières ne pourraient pas être considérées que comme des simples instruments au service de la *standard oil*. Celle-ci, souligne t il avait « personnellement » contrôlé la confection, la construction, l'exploitation, de l'*Amoco-Cadiz* et considéré ce navire comme sa propriété. Par voie de conséquence elle devait répondre non seulement de ses propres fautes, mais aussi de celles d'A.I.O.C. et d'*Amoco-transport* s'agissant de l'exploitation, de l'entretien et de la qualité de l'équipage. Les filiales A.I.O.C. et *Amoco-Transport* contribuaient toutes deux, à leur niveau, à la réalisation de l'objet social de la *Standardoil*, société mère. Elles ne pouvaient pas prendre de décision autonome sur certains sujets sans l'autorisation de la *Standard oil*¹. Aussi, démêlant l'enchevêtrement des sociétés impliquées dans le naufrage de l'*Amoco-Cadiz*, il n'est pas étonnant qu'en qualité de société multinationale intégrée, chargée par l'intermédiaire d'un système de filiales dans l'exploitation, la production, le raffinage, le transport et la vente de produits pétroliers dans le monde entier, que la *Standard oil* ait été déclarée responsable des actes délictueux commis par l'A.I.O.C. et l'*Amoco-transport*, filiales totalement possédées par elle, entièrement dévouées à sa cause.

L'affaire de l'*Erika* pétrolier battant pavillon Maltais qui a fait naufrage le 12 Septembre 1999 au large de la Bretagne, permet également de rendre compte des difficultés de la recherche des responsables. Cette affaire, à elle seule illustre la complexité des montages sociétaires mis en place pour cacher l'identité du propriétaire. La chaîne de propriété et de gestion de ce navire a fait l'objet d'un rapport détaillé du bureau d'enquête

¹ Ibid.

accident-mer¹. Ce rapport met en évidence l'existence d'une politique concertée destinée à rendre le dossier de la propriété du navire particulièrement opaque.

On retrouve un schéma relativement comparable dans l'affaire du *Prestige* où encore une opacité aurait été érigée en système². Le 13 Novembre 2002, le *Prestige*, un pétrolier en transit entre la Lettonie et Gibraltar, au large du cap Finistère, près des côtes de Galice au Nord Ouest de l'Espagne est pris dans une tempête. Le 19 Novembre 2002, le navire se brise en deux à 270 kilomètres des côtes de la Galice et coule à 3.500 mètres de fond. S'ensuit une gigantesque marée noire qui va souiller gravement les côtes de Galice, d'Aquitaine, et du sud de la Bretagne.

Les raisons des critiques de l'opacité de chaîne de logistiques sont évidentes :

- Le propriétaire du pétrolier (également dénommé armateur) est une société du nom de Mare Shipping. Celle-ci est basée au Libéria, et ses actionnaires sont une famille anonyme d'armateurs grecs.
- Le *Prestige* portait pavillon des Bahamas.
- L'affréteur est Crown Ressources, une société immatriculée à Zoug, en Suisse.
- Cette société, qui a un bureau à Londres est une filiale du groupe Russe « *Groupe Alpha* ».
- Son certificat d'aptitude à la navigation a été délivré par une société de classification Américaine, ABS, après inspection à Dubaï.
- Concernant l'équipage, on y trouve des Roumains, des Philippins, le tout encadré par des officiers Grecs.

¹ Commission permanente d'enquête sur les événements de mer. (CPEM) METL/IGFAM/BEA-mer, naufrage suite à la rupture de la coque du navire citerne (produits pétroliers) de 40 miles t. PL battant pavillon maltais *Erika* survenu en eaux territoriales dans le sud de Penmarc'h le 12/12/1999 contribution au rapport provisoire d'enquête Paris le 13 Janvier 2000.

² Albert Ruda Gonzalez, « *la réparation du préjudice écologique en Espagne, l'affaire du Prestige* », <https://doi.org/10.400/vertigo.16331>.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

- Pour conclure, la cargaison est composée de pétrole Russe chargée à Ventspils en Lettonie, à destination de Singapour, avec escale notamment à Gibraltar.

Il apparaît ainsi qu'il est souvent difficile d'identifier le véritable propriétaire du navire. Dans les deux affaires de l'*Erika*¹ et du *Prestige*, la société Maltaise Tevere Shipping, propriétaire immatriculé de l'*Erika*, et la société Libérienne Mare Shipping inc., propriétaire du *Prestige* se sont révélées être des « *single ship companies* », sans autre patrimoine que le navire, et destinées à organiser l'irresponsabilité des véritables propriétaires des navires. Le propriétaire finit il par être identifié que l'on découvre qu'il a su organiser son insolvabilité. Tous les contentieux intervenus depuis 1969 démontrent à quel point la réglementation est contournable et ne remplit pas l'objectif qui était assigné par la convention : « *la nécessité de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant des navires* »².

B : La responsabilité des propriétaires dans le cas où plusieurs navires sont en cause.

L'article IV de la Convention de 1969/1992(C.L.C.) prévoit une responsabilité solidaire : « *lorsqu'un évènement met en cause plus d'un navire et qu'un « dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article III, conjointement et solidairement responsable*³ *pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible* ». Cet article vise surtout le cas collision entre deux ou plusieurs pétroliers couverts par la Convention 1969/1992 (C.L.C.). Autrement dit, le navire qui n'entre pas dans le champ d'application de la Convention ne peut être rendu responsable solidairement selon la Convention. Cet article suppose que, dans un évènement de pollution où deux navires sont impliqués et ont tous deux déversés des hydrocarbures persistants, si l'un d'eux est insolvable, l'autre doit payer entièrement les dommages.

Le régime de la responsabilité spécifique qui pèse sur le propriétaire du navire pour faits de pollution par hydrocarbures est certes favorable aux victimes sur certains points, mais

¹ Cf. Rapport du BEA-mer sur le naufrage de l'*Erika*, 2000.

² Préambule de la C.L.C..

³ Si le préjudice est du fait de plusieurs navires, L'article 220 du code maritime Algérien a également retenu la responsabilité solidaire des propriétaires de tous les navires en cause.

il reste cependant critiqué en raison de la canalisation de l'action en responsabilité sur la seule personne du propriétaire du navire, à l'exclusion de toute autre.

C : Le droit de recours du propriétaire de navire.

Le paragraphe 5 de l'article III de la Convention de 1969/1992 reconnaît au propriétaire du navire un droit de recours : « *aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers* ». Dans le cas où, par exemple, la pollution de la mer par les hydrocarbures est due à un accident survenu au navire à cause d'une faute commise dans sa construction, le propriétaire peut intenter une action sur le fondement du droit commun contre le chantier naval où le navire a été construit. Dans cette hypothèse, c'est la loi nationale qui s'applique.

§ II : La canalisation de la responsabilité.

La canalisation juridique de l'action en réparation peut se définir comme un procédé qui consiste à orienter l'action des victimes vers un répondant prédéterminé à l'exclusion d'autres personnes dont la responsabilité aurait pu être à priori recherchée. Il s'agit de la problématique de l'immunité des personnes visées à l'article III point 4 de la convention de 1971/1992. Nous essayerons, dans ce paragraphe, de rechercher les raisons justificatives de cette canalisation ainsi que ses conséquences.

A : Les raisons justificatives de la canalisation.

Selon l'article III de la Convention de 1969, toute action contre le propriétaire du navire pour les dommages par pollution est interdite en dehors de la Convention, et aucune demande d'indemnisation de ce chef ne peut être formée contre les préposés ou mandataires du propriétaire, quelle soit fondée ou non sur la Convention. Ainsi, le propriétaire de navire bénéficie d'une immunité en dehors de la Convention, tandis que ses préposés bénéficient d'une immunité absolue dans la Convention ou en dehors de celle-ci. Pour les victimes de pollution d'un Etat contractant, elles ne peuvent, en aucun cas intenter une action contre les préposés du propriétaire, même si ces derniers ont commis une faute ; elles ne peuvent, par ailleurs, poursuivre le propriétaire que sur la base de la Convention.

Le protocole de 1992 a, ici, fortement modifié le texte original. La responsabilité instituée par la Convention de 1969/1992 y est fortement canalisée. Le texte nouveau interdit en effet toute action en réparation aux dommages par pollution, non seulement contre les

préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage, mais aussi contre le pilote ou toute autre personne travaillant à bord, tout affréteur, y compris un affréteur coque-nue, tout armateur ou armateur-gérant du navire, tout assistant, toute personne prenant des « *mesures de sauvegarde* », enfin tout préposé au mandataire des personnes ci-dessus énumérés¹.

Il est toutefois important de noter que les immunités ainsi accordées n'ont pas un caractère absolu. La responsabilité de ces personnes peut être mise en cause en cas de faute volontaire ou de faute inexcusable plus précisément en cas de faute commise « *témérement et avec conscience* » qu'un dommage en résulterait probablement². A cet égard, le Pr Ph. Delebecque note à juste titre qu'en interdisant simplement aux victimes d'agir contre certains opérateurs, le législateur se garde de leur accorder une immunité au sens strict. Car les « *opérateurs énumérés redeviennent responsables ou, plus exactement, susceptibles d'actions en responsabilité si les victimes prouvent à leur encontre une faute inexcusable personnelle* »³.

Ainsi, il ressort de l'article III. 4 de la Convention de 1969/1992, que la responsabilité est imposée, d'une façon presque exclusive, à celui qui a un titre juridique de propriétaire, non à d'autres personnes. Les personnes énumérées dans cette disposition ne peuvent pas être poursuivies selon la Convention ni en dehors de cette Convention.

Le choix de canaliser la responsabilité sur le propriétaire de navire, facilite indéniablement la tâche des victimes. Ces dernières n'ont plus à hésiter entre plusieurs responsables dont on pourrait présumer qu'ils ont tous eu une part de responsabilité dans la survenance de l'évènement dommageable.

Le système de canalisation de la responsabilité sur le propriétaire de navire n'est toutefois viable que si elle s'accompagne d'une garantie en terme de solvabilité. Cette garantie prend la forme d'une assurance que le propriétaire est tenu de souscrire personnellement⁴.

¹ Article III §4 de la Convention de 1969/1992.

² Article III §4, dernier paragraphe de la Convention de 1969/1992.

³ Ph. Delebecque, « *Responsabilité et indemnisation dus à la pollution par les hydrocarbures, à propos de la catastrophe de l'Erika* », J.C.P., 2000, Actualités, p. 125.

⁴ Voit infra, p. 70 et s.

De l'avis de ses protagonistes, une telle canalisation présente plusieurs avantages. Elle est d'abord, du point de vue des victimes, le moyen le plus simple, le plus certain, et le plus efficace d'obtenir une indemnisation rapide¹. Elle évite ensuite que les personnes autres que le propriétaire de navire n'aient à s'assurer contre les dommages par pollution et élimine la superposition des couvertures d'assurances². Même les assureurs étaient favorables à la canalisation exclusive de la responsabilité vers le propriétaire des navires. La raison était toute simple : « *la liste exhaustive des parties contre lesquelles aucune demande ne peut être formée apporte la clarté et la certitude nécessaires à la mise en place d'une couverture d'assurance très efficace* »³.

En conclusion, le protocole de 1992 introduit une canalisation importante mais partielle de la responsabilité pour faits de pollution par les hydrocarbures. D'une part, Il interdit aux victimes de poursuivre les personnes énumérées, non les autres personnes non énumérées dans la liste qui pourraient encore être poursuivies en justice par les victimes de pollution selon le droit commun de la responsabilité, une faute ordinaire étant suffisante pour engager leur responsabilité. Ce pourrait être le constructeur ou le réparateur du navire, l'armateur du navire abordeur etc..., d'autre part, il n'empêche pas le propriétaire ni le FIPOL, lorsqu'ils ont un droit de recours suivant le droit commun, d'intenter une action contre les personnes énumérées et celles non énumérées. Autrement dit, les personnes protégées par la canalisation, en l'absence de faute inexcusable, ne seraient pas premièrement responsables, mais peuvent l'être secondairement, par le biais de recours sachant que les droits de recours du propriétaire ou du F.I.P.O.L. ne sont pas restreints ni par la Convention de 1969/1992 ni par celle de 1971/1992.

B : Les conséquences de la canalisation.

La doctrine Française apporte de vives critiques à la canalisation retenue par le protocole de 1992, principalement pour l'immunité accordée aux affrêteurs, armateurs et armateurs-gérants. C'est ainsi que le professeur Bonassies parle d' « *un bouleversement important aux principes importants de droit maritime* »⁴. Selon cet auteur, l'idée de la canalisation de la responsabilité est justifiée dans le droit nucléaire mais elle ne l'est pas dans

¹ Documents de l'O.M.I., 1984, LED/CONF. 6/7, p. 31-35.

² Documents de l'O.M.I., 1984, LED/CONF. 6/7, p. 31.

³ Documents de l'O.M.I., 1984, LED/CONF. 6/47, 2/4/1984, p.6.

⁴ P. Bonassies, « *la responsabilité pour pollution en droit maritime* », S.F.D.E., droit de l'environnement marin développement récent, colloque de Brest, P. 297.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

la « *pollution maritime par les hydrocarbures* ». Ceci parce que l'exploitant du navire nucléaire exerce un contrôle très important sur le navire et est lui-même extrêmement contrôlé par son Etat. Ce qui permet d'établir une responsabilité imposée sur lui d'une façon exclusive¹.

Dans le même sens M. Du Pontavice a noté qu'« *en matière nucléaire, il est absolument nécessaire de canaliser la responsabilité car les sommes qui peuvent être dues sont tellement gigantesques qu'il serait de mauvaise politique d'obliger tous les participants au commerce de mer de s'assurer pour pareille éventualité au motif qu'ils pourraient provoquer un accident atomique, alors que les sommes en jeu en matière pétrolière n'ont pas cette importance. D'autre part, et surtout, dans tous les pays du monde et, en particulier, dans les Etats occidentaux, la surveillance des sites nucléaires, et on rappellera à cet égard que c'est l'exploitant de l'installation nucléaire qui est responsable, est telle de la part des pouvoirs publics que la canalisation de la responsabilité, non seulement ne peut entraîner une certaine négligence mais renforce bien au contraire les mesures prises par les exploitants des sites* ». or ce n'est pas le cas dans le modèle de la pollution par les hydrocarbures, il ajoute : « *la canalisation est, au contraire, fort dangereuse en matière maritime pure, car il n'y a pratiquement aucune surveillance sous pavillon de complaisance en particulier et, par ailleurs, la surveillance est bien difficile dans les autres Etats à l'égard des navires : nous avons pu noter, à maintes reprises, qu'elle est en tout cas très inférieure à la surveillance qui existe en matière aérienne sur les avions et sur les pilotes d'avions. Il suffira, par conséquent, en matière maritime, de prendre comme propriétaire, canalisant sur lui la responsabilité, une société d'un seul navire sous pavillon de complaisance et les affréteurs à temps ou coque-nue qui seront, en réalité, les véritables maîtres du navire comme appartenant à un même groupe que le transporteur, n'auront aucune précaution à prendre puisque la Convention modifiée par le protocole les déclarait irresponsables...* »².

Les mêmes soucis de sécurité ont été exprimés par le professeur Bonassies : « *certes on peut estimer que la protection de cette sécurité est assurée par la responsabilité pesant sur le propriétaire du navire. Mais ce propriétaire, souvent, ne sera qu'une compagnie financière, se désintéressant de la gestion technique du navire. Or la sécurité de la navigation est d'abord commandée, comme le montre l'exemple de l'Amoco-Cadiz, par une gestion*

¹ Convention de 1962 relative à la responsabilité des exploitants des navires nucléaires (article II .2).

² E. Du Pontavice, « *l'apport du procès de l'Amoco-Cadiz* », S.F.D.E., droit de l'environnement marin développement récent, colloque de Brest, p. 281.

technique impeccable. Et si les règles de responsabilité, parce qu'elles ont pour objet premier la réparation et non la sanction, ne sont pas directement propres à imposer une telle gestion, elles peuvent y contribuer fortement. Se sachant juridiquement responsable, l'affrèteur coque-nue, l'affrèteur à temps, et plus généralement l'exploitant non propriétaire, sera forcé à être plus attentif à la qualité de ces équipages, à la formation de ceux-ci, à l'entretien du navire, tous éléments qui sont la sécurité de la navigation »¹.

Pour ce même auteur, « si l'immunité ainsi accordée apparaît normale pour les préposés comme pour les assistants ou personnes prenant des « mesures de sauvegarde », elle l'est moins pour les affrèteurs ou armateurs-gérants. Rien ici (sauf la pression des P&I Clubs) n'interdisait, à partir du principe de responsabilité de plein droit du propriétaire du navire, de conserver aux victimes un droit d'action contre l'affrèteur ou l'armateur-gérant »².

Certains autres auteurs, pour contester la canalisation de l'action en responsabilité sur la seule personne du propriétaire du navire, se réfèrent aux intérêts financiers dans le transport des hydrocarbures. Selon Mr Lavenue : « le transport maritime devenant moins affaire de mer que de finances (...) le propriétaire du navire pourra aussi tirer profit des frets liés à la nature de la cargaison qu'il transporte. Le chargeur de son côté profitera des taux de fret les plus bas sachant que l'état actuel du droit l'exonère pratiquement de toutes responsabilités. Si la responsabilité doit reposer sur celui qui profite de la chose dangereuse le propriétaire du navire et le chargeur, le propriétaire de la cargaison, doivent être objectivement responsables »³. Le doyen Chauveau qualifiait d' « erreur d'aiguillage » le fait de placer la responsabilité sur les épaules du propriétaire du navire alors que la nature polluante de la marchandise transportée est la cause directe du dommage⁴. Autant il est normal de retenir la responsabilité d'un navire nucléaire puisqu'il crée le risque, autant il est injuste de la retenir ici, car ce n'est pas le navire qui crée le risque mais la nature de la cargaison, dont l'armateur ne tire aucun profit. Comment ne pas considérer en effet que serait se tromper de voie le fait de placer la responsabilité sur les épaules du propriétaire du navire alors que la nature polluante de la cargaison est la cause la plus directe du dommage ? Si,

¹ P. Bonassies, « le droit maritime classique de la sécurité des espaces maritimes », espaces et ressources maritimes (E.R.M.) n° 1, 1986, p. 116-135.

² P. Bonassies et C. Scapel, droit maritime, L.G.D.J., 2006, p. 72.

³ J. J. Lavenue, « pour une responsabilité du propriétaire de la cargaison et les acteurs engagés dans l'activité de transport par mer des hydrocarbures », Actes du 5ème colloque mondial sur la pollution des mers, Le Pirée, 29 Décembre au 2 Octobre 2004.

⁴ D., 1969, Chron. .XXI, p.191.

comme l'avait observé le doyen Chauveau, nous remplacions la cargaison du *Torrey-Canyon* par du vin ou du whisky, il n'y aurait eu aucun dommage. En tout cas le dommage aurait été de moindre ampleur.

Cette prise de position est renforcée par ceux qui considèrent que la canalisation de la responsabilité n'est pas conforme au principe pollueur-payeur rappelé implicitement dans le considérant n°3 de la Convention de 1971/1992 en ces termes : « *considérant en outre que les conséquences économiques des dommages par pollution résultant des fuites ou de rejets d'hydrocarbures transportées en vrac par voie maritime ne devraient pas être supportés exclusivement par les propriétaires des navires, mais devraient l'être en partie par ceux qui ont des intérêts financiers dans le transport des hydrocarbures* ». Cette tendance doctrinale trouva un écho au niveau des instances Européennes. En effet, selon une directive du parlement Européen et du Conseil, outre l'exploitant, les sanctions seraient applicables au propriétaire du navire, au propriétaire de la cargaison, au capitaine du navire et à la société de classification¹.

De nombreux autres auteurs appellent de leurs vœux l'extension de la responsabilité à l'ensemble des « *acteurs* » de la pollution, exploitants et affréteurs notamment. L'Oil Pollution Act Américain de 1990², et à ce titre, souvent cité au rang des réglementations adoptées en marge de l'O.M.I., ayant fourni la preuve de leur efficacité. Les Etats Unis qui ont ainsi fait le choix de ne pas participer au régime international de responsabilité et d'indemnisation ont opté pour l'extension de la responsabilité aux opérateurs et affréteurs coque-nue, instauré une responsabilité illimitée du propriétaire du navire et notamment prévu d'indemniser les pertes causées à l'environnement, le dommage écologique³.

C : Les actions ouvertes aux victimes.

En dépit de la canalisation réalisée par la Convention de 1969/1992, l'analyse du texte montre que de nombreuses actions demeurent ouvertes aux victimes⁴. Ces dernières pourront

¹ Directive 2005/35/C.E. du parlement Européen et du Conseil du 7 Septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infraction de pollution, en vigueur le 30 Septembre 2005, telles que modifiée par la directive 2009/123/C.E. du parlement Européen et du Conseil du 21 Octobre 2009, en vigueur le 16 Novembre 2009, <http://europa.eu>.

² M. Rémond-Goulloud, « *marées noires : les Etats Unis à l'assaut (l'Oil Pollution Act 1990)* », D.M.F., Juin 1991, pp. 349-353.

³ G. Wierderkher, « *Domage écologique et responsabilité civile* », in *les hommes et l'environnement* ». Etudes en hommage à Alexandre Kiss, Paris, Frison-Roche, 1998, pp. 513-525.

⁴ P. Bonassies, « *Après l'Erika : les quatre niveaux de réparation de dommage résultant d'une pollution par Hydrocarbures* », revue Scapel, 2000. 14.

ainsi agir sur le fondement de la Convention de 1910 contre le navire tiers responsable de l'abordage cause de la pollution¹. Elles pourront agir, sur le fondement de la responsabilité délictuelle, contre la société de classification² qui aura commis une faute dans le contrôle du navire³. En effet, une société de classification peut voir sa responsabilité engagée par un tiers dans des circonstances diverses, soit qu'il s'agisse d'un armateur qui a acquit un navire sur la foi de la cote délivrée par elle au précédent propriétaire, soit qu'une personne subisse un dommage du fait d'un navire atteint d'un vice qui n'avait pas été décelé par la société qui a surveillé sa construction. Eu égard au caractère d'intérêt général des sociétés de classification certains parmi la doctrine ont considéré que leur responsabilité ne devrait être mise en jeu qu'en cas de faute grave, ou en tout cas caractérisée⁴. Mais, le principe en droit de la responsabilité délictuelle⁵ selon lequel toute faute engage la responsabilité de son auteur, est de portée absolument générale. Sauf texte en sens contraire, elle ne connaît aucune exception et s'applique à toute entreprise. Les sociétés de classification essaient toute fois, de se protéger contre leur éventuelle responsabilité encourue à l'égard du tiers qui acquiert un navire sur la foi du certificat de classe délivré par elles en insérant dans ces certificats la mention qu'aucune personne étrangère au contrat ne pourra mettre en cause leur responsabilité en raison des mentions du certificat⁶. Les victimes pourront, également, agir contre le chantier naval responsable d'un vice du gouvernail du navire (problème qui s'est posé, dans un contexte juridique différent, dans l'affaire de l'*Amoco-Cadiz*). Elles peuvent agir contre l'assureur qui a imprudemment accordé à un navire en mauvais état l'acceptation nécessaire à son exploitation⁷. Enfin, les victimes peuvent agir en responsabilité contre l'Etat, en particulier pour faute commise dans la mise en place des aides à la navigation, ou dans le contrôle du navire.

¹ Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, conclue à Bruxelles, le 23 Septembre 1910.

² La classification peut être définie comme l'examen et la cotation technique dont un navire fait l'objet, du fait d'une société privée spécialisée dont la plus ancienne, et sans doute la plus renommée, est une société Britannique L'loyd's Register créée à Londres à la fin du 18^{ème} siècle. Des sociétés de classification existent aussi dans tous les pays maritimes exemple le Bureau Veritas en France, l'American Bureau of Shipping au Etats Unis, le Germanischer Lloyd's en Allemagne etc...

³ Article 1382 du code civil Français, article 124 du code civil Algérien ; voir sur ce point, P. Bonassies et C. Scapel ; droit maritime, op. cit. p. 145. 240.

⁴ Ph. Boisson et E. Langavant, « *L'affaire de la drague Cap-de-la-Hague* », D.M.F. 1981. 131.

⁵ En droit Français (article 1382 du code civil) comme en droit Algérien (124 du code civil) ; en droit Français le Conseil Constitutionnel a reconnu à la règle inscrite dans l'article 1382 du code civil valeur de principe Constitutionnel (22 Oct. 1982, D. 1983, note Luchaire).

⁶ Ces clauses ont été condamnées par la jurisprudence Française, Cass. 17 Févr. 1956, D. 1956.17, note Esmein ; J.C.P. 1955. II. 8951, note R. Rodière.

⁷ Cf., p. 72.

Sous-section II : Le fondement de la responsabilité.

La responsabilité du propriétaire du navire est une responsabilité objective. Le propriétaire est déclaré responsable alors même qu'il n'a commis aucune faute, du seul fait du lien de causalité entre l'accident survenu à son navire et le dommage de pollution (§I) mais sa responsabilité n'est ni absolue ni exclusive. Il peut en effet s'exonérer de sa responsabilité dans un certain nombre de circonstances (§II). La responsabilité du propriétaire du navire est enfin limitée dans son montant. Contrairement à la responsabilité pour faute qui suppose une indemnisation compensatrice du montant total du préjudice, la responsabilité objective a pour corolaire une limitation de celle-ci (§III).

§ I : La responsabilité objective du propriétaire du navire.

A : Une responsabilité de plein droit du propriétaire du navire.

L'une des questions les plus importantes de la Convention de 1969/1992 et celle du fondement de la responsabilité. Le paragraphe I de l'article 3 dispose : « *le propriétaire du navire au moment d'un évènement ou, si l'évènement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causée par le navire et résultant de l'évènement, sauf dans les cas prévus au paragraphes 2 et 3 du présent article* ».

Cette disposition s'inscrit dans une logique de responsabilité sans faute car, fondée sur la seule matérialité du dommage. Le propriétaire est ainsi déclaré responsable alors même qu'il n'a commis aucune faute, du seul fait du lien de causalité entre l'accident survenu à son navire et le dommage de pollution.

Ainsi, à la facilité d'identification de la partie responsable accordée aux victimes est associée le principe de la responsabilité objective du propriétaire en ce sens que la responsabilité est engagée par le seul fait de la survenance de la catastrophe, sans que les victimes aient à apporter, la preuve de la faute du propriétaire.

Cette responsabilité est généralement considérée comme étant de caractère objectif. Cependant la doctrine n'est pas tout à fait d'accord sur ce terme objectif. Ainsi selon M. Rodière, le système de la Convention de 1969 établit une présomption de responsabilité, non

une responsabilité objective qui « *ne laisse aucun échappatoire au propriétaire* »¹, tandis que M. Despax affirme également que la Convention de 1969 n'impose qu'une présomption de responsabilité². Il est peut être nécessaire de clarifier ici les différents termes utilisés pour désigner les différentes sortes de responsabilité : S'agissant de la responsabilité pour faute, il faut que le demandeur prouve la faute du défendeur, concernant la responsabilité avec présomption de faute, le défendeur est présumé avoir commis une faute, et pour se libérer, il lui faut prouver l'absence de faute, quant à la responsabilité objective, (appelée par Rodière et Despax « *présomption de responsabilité* »), le défendeur est responsable (ou présumé responsable), sauf s'il prouve qu'un cas exonératoire est la cause du dommage, enfin pour la responsabilité absolue le responsable ne bénéficie d'aucun cas exonératoire de responsabilité. Quoi qu'il en soit, la disposition est claire en ses termes. En effet un évènement de pollution rend automatiquement le propriétaire de navire responsable pour les dommages de pollution. Il suffit, pour les victimes qui intentent une action fondée sur la Convention de 1969/1992, d'apporter la preuve que les dommages qui leurs ont été causés sont provoqués par l'accident en cause.

B : La raison du choix de la responsabilité objective du propriétaire du navire.

Le choix porté sur une responsabilité sans faute est contraire à la tradition juridique maritime, qui n'entend connaître de responsabilité que celle fondée sur une faute, autrement dit sur une responsabilité subjective. Bien qu'originale cette responsabilité du propriétaire du navire n'est pas dépourvue de tout fondement. Elle repose sur une idée simple : « *toute activité faisant naître un risque pour autrui, rend son auteur responsable du préjudice qu'elle peut causer, sans qu'il y est à prouver une faute à son origine* »³. S'agissant du propriétaire, cela laisse entendre que l'activité de transport fait naître un risque qu'il doit supporter parce qu'il est susceptible d'en tirer profit. Il n'est pas cependant certain que le risque de pollution soit créé par le navire, ni même que le transport d'hydrocarbures profite plus à son propriétaire qu'à d'autres acteurs. Il semble toutefois que cette forme particulière de responsabilité est dictée par le souci de consacrer de la façon la plus optimale qui soit, la responsabilité dans une fonction d'indemnisation.

La responsabilité du propriétaire du navire n'est cependant ni absolue ni exclusive. Il peut en effet s'exonérer de sa responsabilité dans un certain nombre de circonstances.

¹ R. Rodière, précis de droit maritime introduction et armement, Dalloz, 1965, p. 660, note 56.

² M. Despax, droit de l'environnement, Litec Droit, Paris 1980, p. 683.

³ Ph. Le Tourneau, droit de la responsabilité et des contrats, Dalloz Action, 2004/2005 ; n° 51.

§ II : Les cas d'exonération de la responsabilité du propriétaire du navire.

L'article III paragraphe 2 de la Convention de 1969/1992 prévoit un certain nombre de cas permettant au propriétaire de navire de s'exonérer de sa responsabilité. Selon cet article, sont considérés comme des cas d'exonération¹ :

A : Les actes de guerre.

Lorsque le déversement d'hydrocarbures trouve son origine dans un acte de guerre, le propriétaire du navire peut se prévaloir d'un cas d'exonération total. La Convention de 1969/1992 a consacré une conception extensive de l'acte de guerre puisque lui sont assimilés les hostilités, les insurrections et guerres civiles².

B : Les « phénomènes naturels de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible »³:

Ainsi, si une tempête, même forte n'est pas propre à exonérer le propriétaire, il en serait différemment d'un raz de marée, ou d'une tempête cyclonique absolument exceptionnelle.

C : Les dommages résultant totalement du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage⁴.

L'accent est ici mis sur le caractère intentionnel de l'intervention. Ce cas d'exonération n'a pas vocation à couvrir les actes commis avec négligence, de façon non intentionnelle, par une personne qui se serait illégalement introduite dans le navire, même avec l'intention de commettre un délit, du moment où initialement elle n'avait pas cette intention⁵. De portée limitée, ce cas d'exonération jouera notamment, en présence de dommages causés par des actes de terrorisme, des sabotages commis par des tiers⁶. Pour s'en prévaloir avec succès, le propriétaire devra établir que le dommage a été entièrement causé par l'acte intentionnel d'un tiers.

¹ L'article 118 du code maritime Algérien reprend ces exceptions en les détaillant, et selon l'article 119 du même code il y a exonération totale ou partielle de la responsabilité du propriétaire quand le dommage résulte du fait de la victime

² Convention de 1969/1992, article III § 2(a).

³ Convention de 1969/1992, article III § 2(a).

⁴ Convention de 1969/1992, article III § 2(b).

⁵ T. Simon, la responsabilité civile des dommages en mer causés par les hydrocarbures, thèse Paris II, 1976, p. 236.

⁶ Voir travaux préparatoires de la Convention de 1971, LED/CONF2/C.1/FR.7 p. 5.

D : les dommages de pollution résultant en totalité de la négligence d'ungouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation¹.

Les rédacteurs de la Convention ont voulu, à travers cette disposition, pénaliser les Etats qui n'assuraient pas la sécurité de leurs eaux territoriales ou intérieures. Il reste que si la notion de feux est précise il n'en est pas de même de celle d'aide à la navigation. A la suite de l'échouement d'un pétrolier Soviétique le *Tsesis*,² en 1977, le problème s'est posé aux Tribunaux Suédois de savoir si le fait pour les autorités Suédoises de n'avoir pas établi des cartes hydrographiques correctes ne constituait pas une faute dans l'entretien des aides à la navigation. La Cour suprême de Suède a répondu à cette question par l'affirmative. Selon elle, les cartes hydrographiques sont bien des aides à la navigation³, et le seul fait pour l'administration de ne pas avoir établi ces cartes constituait une faute dans l'entretien des aides à la navigation au sens de l'article III § 2 (c) de la C.L.C. de 1969. En conséquence, l'armateur, fondé à se prévaloir de ce cas excepté, pouvait exiger de l'Etat Suédois qu'il rembourse en intégralité les dommages supportés par les navires.

E : La faute de la victime.

La Convention prévoit enfin que le propriétaire pourra être exonéré en tout ou en partie en cas de faute volontaire, voire de simple négligence de la victime. Toute faute de la victime est susceptible de la priver de son droit à réparation. La règle est classique en droit civil, le droit maritime de la réparation n'y déroge pas. La victime peut même supporter les conséquences de la faute d'autrui, la Convention lui imposant une sorte de solidarité forcée.

§ III : La limitation de la responsabilité.

Le principe de la limitation de la responsabilité civile du propriétaire du navire pollueur comme garantie d'indemnisation trouve sa justification dans plusieurs raisons, malgré les critiques qui lui ont été adressées et est assujetti à la constitution, par le propriétaire, d'un Fonds selon les limites de sa responsabilité.

¹ Convention de 1969/1992, article III § 2(c).

² Sur cette affaire, voir K. Pineus, l'échouement du *Tsesis*. Suite et fin du feuilleton, Droit Maritime Français (D.M.F.) 1983 p. 248.

³ Droit Maritime Français 1983. 248.

A : Le droit du propriétaire de navire de limiter sa responsabilité.

La responsabilité du propriétaire du pétrolier est une responsabilité limitée dans son montant : au contraire de la responsabilité pour faute qui suppose une indemnisation compensatrice du montant total du préjudice, la responsabilité objective a pour corolaire une limitation de celle-ci. Bien que consacrée par le législateur, l'expression de limitation de responsabilité paraît inexacte. Ne vaudrait-il pas mieux de parler ici de limitation de la réparation ? En effet, ce n'est pas, à proprement parler, la responsabilité en tant que telle qui se trouve limitée, mais bien l'obligation de réparation. Cet écart de langage précisé, nous emploierons néanmoins, par commodité, les termes de limitation de responsabilité dans la mesure où c'est cette terminologie qui est retenue dans le dispositif conventionnel.

La limitation de responsabilité du propriétaire du navire dans la Convention de 1969/1992 est calculée par référence au tonnage du navire¹. Le tonnage ou jauge du navire sert traditionnellement d'assiette au calcul de limitation des propriétaires de navires. Il indique la taille du navire et, plus précisément, sa capacité intérieure totale. Elle est exprimée en tonneaux de jauge brute.

Le mécanisme de limitation dans le texte de 1969 est le même que celui de la Convention de 1957². Le propriétaire du navire se voit refuser le droit de limiter sa responsabilité, si l'évènement à l'origine des dommages est du à une faute personnelle de sa part³. Et la faute à laquelle se référerait la Convention était la faute simple, même légère, telle qu'envisagée par la Convention de 1957.

Par conséquent il apparaît clairement que la C.L.C. retient comme conduite supprimant le droit de limitation de la responsabilité du propriétaire de navire une faute personnelle appelée par la doctrine Française «*faute ordinaire*» ou «*faute simple*», de la part du propriétaire du navire.

Concernant l'appréciation de la notion de faute, M. Bonassies a fait remarqué que : «*d'une part, les juges retiennent contre l'armateur non seulement toute faute par omission, mais aussi, souvent, la faute d'omission qui consiste à ne pas avoir exercé un*

¹ Article V § 1 de la convention de 1969/1992.

² Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire de mer, conclue à Bruxelles le 10 Octobre 1957.

³ C.L.C. art. V, § 2.

contrôle suffisant sur le navire et les conditions d'exploitation de celui-ci »¹. M. Du Pontavice a également énuméré certains cas précis où une faute personnelle de l'armateur peut être retenue : « *vice du navire, absence de qualification du personnel, ordre de prendre la route la plus courte sur laquelle a eu lieu l'accident* »².

Quant à l'appréciation du caractère personnel de la faute, nous pouvons nous référer à une décision de la Cour d'appel de Rennes afin de déterminer son critère : « *la faute personnelle s'entend de la faute, quelle qu'en soit la gravité, commise par les dirigeants sociaux ou par toutes personnes qui sont assimilées à l'exception de celles qui ne disposent que d'une délégation limitée de pouvoirs, et notamment du capitaine, alors même que celui-ci représente l'armateur dans la gestion commerciale du navire. Les fautes commises par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions ne peuvent être imputées au propriétaire du navire personnellement, dès lors qu'il n'est pas démontré qu'elles révèlent une incompétence caractérisée qu'il ne pouvait ignorer* »³. Il est donc évident que la faute personnelle doit résulter d'un acte des dirigeants de la société et qu'une faute du capitaine n'engage pas la responsabilité du propriétaire du navire à moins que cette faute ne soit trop grossière.

Il apparaît ainsi que la notion de faute personnelle est largement entendue par les Tribunaux. En effet, il s'agit non seulement de la faute personnelle, au sens propre du terme, des directeurs de la société, propriétaire du navire, mais peut consister en la faute des employés de la société, dans le cas où les dirigeants de celle-ci n'ont pas exercé des contrôles suffisamment diligents sur les activités des employés.

Comme la chance de commettre une faute personnelle est fréquente chez le propriétaire, cela peut entraîner plusieurs conséquences : le droit de limitation risque d'être très fragile, ensuite, il semble que la preuve de l'existence ou non d'une faute personnelle retarde souvent le règlement des indemnités, enfin l'interprétation diversifiée de la notion de faute personnelle par les Tribunaux nationaux pourrait entraîner l'inégalité d'indemnisation des dommages par pollution dans les Etats contractants.

C'est dans ce souci que les négociateurs ont décidé de suivre l'exemple de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes⁴,

¹ P. Bonassies op. cit. p. 300 ; note 192.

² E. Du Pontavice, « la pollution des mers par les hydrocarbures », L.G.D.J., 1968, p. 44.

³ Cour d'appel de Rennes, 30/3/1988, navire *Kirsten-Skou*, D.M.F., 1989, p. 24.

⁴ Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, conclue à Londres le 19 Novembre 1976.

en retenant comme critère la faute inexcusable au lieu de la faute personnelle. Aussi, le protocole de 1992 a fortement modifié la règle de droit. Désormais, la faute qui entraîne déchéance de la limitation, c'est seulement la faute personnelle du propriétaire, commise volontairement ou la faute inexcusable, la faute commise « *témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* »¹. Il s'agit ici de l'acte fautif unanimement qualifié par la doctrine Française de « *faute inexcusable* »².

La jurisprudence Française a eu l'occasion de se prononcer sur la substance de la « *faute inexcusable* ». Le Tribunal de Commerce de Bordeaux, dans l'affaire du *Heidberg*, a interprété avec une grande sévérité à l'égard de l'armateur, la notion de « *faute inexcusable* » et a privé ainsi l'armateur des droits de limitation de la responsabilité dans le régime de la Convention de 1976³ : « *la convention de 1976 ne peut canaliser comme établissant un droit inconditionnel conférant à l'armateur maritime la possibilité d'user de la faculté de limiter sa responsabilité pour tous faits ou dommages pouvant lui être imputées ; elle consacre en fait un privilège auquel peut seul prétendre l'armateur qui prend en permanence, c'est à dire en toutes circonstances, les dispositions imposées par les lois et les usages de la mer, les mesures permettant à ses navires de naviguer en assurant à tout moment leur sécurité et celle des tiers, personnes ou biens matériels, se conduisant ainsi en professionnels de toute confiance et compétence....* »⁴.

Quoi qu'il en soit le protocole de 1992 accorde au propriétaire de navire un droit pratiquement non réfutable de limitation de la responsabilité. A cet égard, il est venu renforcer d'une façon radicale le principe de limitation de la responsabilité. Dans la C.L.C., la responsabilité sans faute du propriétaire est limitée, mais d'une façon modérée, étant donné qu'une faute ordinaire de sa part fait échec à la limite. L'importance de la notion de faute permet d'estimer que celle-ci coexiste avec un mécanisme objectif de responsabilité⁵. Or l'amendement introduit par le protocole de 1992 rend la limitation de responsabilité comme

¹ Article 5 § II de la C.L.C. 1969/1992.

² P. Bonassies « *la responsabilité pour pollution en droit maritime* », op. cit. p. 294, note 192 ; R. Rodière et E. Du Pontavice, droit maritime, précis Dalloz, 11^{ème} ed., 1991 p. 113 ; G. Viney, « *remarques sur la distinction entre faute intentionnelle, faute inexcusable et faute lourde* », D.S., 1975, note 205.

³ Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, conclue à Londres le 19 Novembre 1976.

⁴ D.M.F., 1993, p. 706 et DMF, 1994 p. 23.

⁵ P. Bonassies, op. cit., p. 293 note 192.

une règle presque absolue, et par conséquent, élimine considérablement l'importance du rôle de la faute, rôle traditionnel qu'elle joue dans le domaine du droit maritime¹.

La limitation est opposable à tout créancier fondant sa demande sur un dommage de pollution, telle que définie par l'article II § 6 de la Convention². Ce même article assimilant aux « *dommages par pollution* », le coût des « *mesures de sauvegarde* », comme le dommage causé par ses mesures, il semble que la limitation soit aussi opposable aux créanciers qui ont contribué à ses mesures.

B : Les raisons de la limitation de la responsabilité civile.

Le principe général qui régit le droit de la responsabilité civile est celui de la « *restitutio in integrum* » en vertu duquel la victime est en droit de réclamer à l'auteur du dit dommage une réparation intégrale dès lors que les conditions du dommage indemnisable sont réunies. Il existe cependant des exceptions à ce principe. C'est notamment le cas en droit maritime où la responsabilité est traditionnellement limitée. Cela explique sans doute la raison pour laquelle les Conventions sur la limitation de la responsabilité³ existaient déjà bien avant la naissance de la C.L.C. A première vue cette dernière hérite cette tradition, puisqu'elle ne fait pas exception à cette règle. Cependant il ne s'agit pas, semble-t-il d'un simple héritage de la tradition du droit maritime mais d'une contrepartie du fondement de la responsabilité retenue par cette Convention. Il apparaît logique que lorsque la responsabilité est engagée automatiquement sans tenir compte d'une faute, qu'elle soit limitée sous réserve que les limites soient suffisamment importantes, sinon les charges imposées aux responsables seront trop lourdes, ce qui nuirait à l'exercice de leurs activités indispensables à la société. Plus la responsabilité est lourde de conséquences, plus elle doit être limitée. Il s'agit en fait d'un effort à faire pour maintenir un certain équilibre entre les divers intérêts en cause. Il semble ainsi que le principe de limitation de la responsabilité dans la Convention de 1969⁴ a été dicté par la nature objective de la responsabilité et les charges que cette responsabilité implique.

Plusieurs raisons sont couramment avancées pour justifier le recours à la limitation de responsabilité du propriétaire du navire.

¹ P. Bonassies, le droit maritime classique et la sécurité des espaces maritimes, E.R.M., n° 1, 1986, p. 105-135, p.134.

² Voir, supra p. 62.

³ Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire de mer, conclue à Bruxelles le 10 Octobre 1957.

⁴ Le code maritime Algérien consacre également le principe de la limitation de la responsabilité et renvoie aux règles de calcul établies par les Conventions internationales en la matière auxquelles l'Algérie est partie.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

D'abord, la limitation de responsabilité du propriétaire de navires a été instituée en vue d'encourager le transport maritime qui était considéré comme une activité très risquée.

Ensuite, la promotion d'une flotte nationale capable de soutenir la concurrence internationale a conduit plusieurs Etats à introduire dans leur législation la limitation de responsabilité du propriétaire de navires.

Si ces deux raisons s'avéraient pertinentes dans le passé, les avancées technologiques observées actuellement dans la navigation maritime l'ont rendu beaucoup plus sûre.

Des raisons plus actuelles pourraient expliquer la limitation de responsabilité dans le domaine du droit maritime. D'une part, les évolutions technologiques observées dans le transport maritime n'ont pas totalement fait disparaître les risques inhérents à cette activité. D'autre part, la limitation de responsabilité du propriétaire de navires répond à la volonté de répartir les risques liés au transport maritime entre les différents bénéficiaires de cette activité. Une autre raison qui pourrait actuellement justifier la limitation de responsabilité du propriétaire de navire réside dans la volonté d'éviter au transporteur de la cargaison polluante de supporter l'ensemble des risques et coûts induits par l'absence de limitation de responsabilité. L'absence de limitation de responsabilité pourrait conduire soit les armateurs propriétaires à se retirer de l'activité du transport maritime soit le propriétaire de navire à payer une prime d'assurance plus élevée en vue de couvrir sa responsabilité physique.

Enfin, la limitation de responsabilité, dans le contexte du commerce moderne actuel, répond aux nécessités de l'assurance. En effet, les capacités du marché de l'assurance ne sont pas illimitées. Une responsabilité illimitée est considérée comme inassurable ou, au moins, entraînerait des coûts d'assurance très élevés. En outre, les coûts d'assurance constituent une très grande partie des coûts générés par le transport maritime. Exposer le propriétaire de navire à une responsabilité illimitée conduirait à une prime d'assurance plus élevée qui pourrait être une lourde charge pour l'industrie du transport maritime.

Le principe de limitation de responsabilité paraîtra encore plus justifié lorsque nous étudierons le second degré d'indemnisation par les compagnies pétrolières lequel fait partie intégrante du système international de responsabilité et de réparation pour faits de pollution¹.

¹ C.f., infra. P. 104 et s.

C : Les critiques au principe de limitation de la responsabilité civile.

Un certain nombre de critiques ont été formulées à l'adresse du principe de la limitation de la responsabilité parmi lesquelles deux retiendront principalement notre attention.

La première critique relève de l'analyse économique de la règle de droit quant à la seconde elle met en relief la rupture du principe pollueur-payeur qui a tendance à mettre en relief le rôle dissuasif de la responsabilité civile¹. Autrement dit, l'économiste considère que l'indemnisation des victimes d'un accident n'est pas le but principal de la responsabilité civile. Cette dernière doit offrir aux parties en cause des incitations à un meilleur comportement. Selon le professeur André Tunc : « *l'indemnisation de la victime est, elle aussi, une fonction fondamentale de la responsabilité : on ne peut en douter, la responsabilité doit à la fois décourager les comportements antisociaux et assurer l'indemnisation de ceux qui seraient victimes d'un tel comportement* »².

Aussi, les analyses économiques de la règle de droit critiquent t-elles le principe de plafonnement de la responsabilité civile. A la limite, le plafonnement de responsabilité civile apparaît comme une légitimation des actes de pollution. En effet, le propriétaire qui souscrit à une police d'assurance équivalente au plafond de sa responsabilité civile éventuelle n'éprouve pas le besoin de prendre les mesures préventives en vue d'éviter sinon de minimiser autant que possible les risques d'accidents maritimes sources de marées noires. Les analyses économiques considèrent que les limites de responsabilité accordées aux pollueurs diluent l'effet dissuasif recherché à travers la condamnation de celui-ci à payer des dommages-intérêts aux victimes.

L'affaire de l'*Erika* illustre parfaitement cet état de chose. En effet, le propriétaire du navire pollueur (*la société Tevere Shipping*) a vu sa responsabilité civile être écartée dès lors qu'il a constitué un Fonds de garantie de 84 millions de F.F., auprès du tribunal de commerce de Nantes alors que l'étendue des dommages subis par les victimes étaient évaluées à 6 milliards de F.F., par un cabinet d'expertise sollicité par les collectivités locales sinistrées³.

¹ A. Ogus et M. Faure, « *économie du droit : le cas Français* », Paris, éditions Ponthéon-Assasse, 2002, M. Faure, « *l'analyse économique du droit de l'environnement* », Bruxelles, Bruylant, 2007.

² A. Tunc, « *la sécurité routière. Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation* », Paris, Dalloz, 1966, n°170.

³ Y-D. Tuebley, « *la Côte d'Ivoire et la gestion durable des ressources naturelles marines* », thèse de doctorat, université de Maastricht, 2010, p. 269.

La deuxième critique adressée à la limitation de responsabilité et que cette dernière n'est pas conforme au principe « *pollueur-payeur* », particulièrement sa fonction curative qui se manifeste à travers la responsabilité civile du pollueur. En effet, les écarts énormes qui existent entre les plafonds de responsabilité civile du propriétaire de navire et les estimations des coûts des dommages affaiblissent considérablement la portée du principe d'indemnisation contenu dans les dispositions de la C.L.C. 1969/1992. La limitation de responsabilité ne permet pas de produire un effet dissuasif à l'égard des propriétaires des navires.

D :La constitution d'un Fonds de limitation de la responsabilité.

Aux termes de l'article V paragraphe 3 de la Convention de 1969/1992, le propriétaire du navire, pour pouvoir bénéficier du droit de limitation doit constituer un Fonds selon les limites de sa responsabilité devant un Tribunal de l'un des Etats contractants où une action a été engagée c'est-à-dire, si l'on se réfère à l'article IX de la Convention, un Etat où a été causé un « *dommage par pollution* », où des « *mesures de sauvegarde prises* ». A cette condition la Convention ajoute quelques règles concernant la distribution du Fonds. La distribution du Fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises. Ce qui signifie en théorie que la distribution du Fonds ne se fera qu'après que le montant total de tous les dommages ait été fixé. Par ailleurs toute personne ayant versée une indemnité pour « *dommage par pollution* » est subrogée aux droits dont jouit la personne indemnisée selon la Convention, sous réserve qu'une subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable¹. Enfin, la Convention contient aussi des règles de compétence. Au terme de son article IX, une action en responsabilité fondée sur son texte ne pourra être intentée que devant les Tribunaux de l'Etat victime de pollution ou, si plusieurs états ont été victimes de pollution, devant les Tribunaux de l'un de ces Etats, les Etats signataires devant veiller à ce que leurs Tribunaux soient compétents pour juger semblables actions. Pour les autres règles de procédure la Convention, sans le dire expressément, s'en remet aux droits nationaux.

¹ Article V § 5 et 6.

E : Le montant de la limitation.

S'inspirant de la Convention de 1957, la C.L.C. avait prévue que le montant de la limitation s'élèverait à 2000 Francs-or à 65,5 milligramme d'or au titre de 900/1000^{es} francs dits « francs Poincaré » par tonneau (soit environ 160euros). Mais cette limitation était plafonnée à 210 millions de francs- or, soit environ 16 millions d'euros. Un protocole signé à Londres le 19 novembre 1976 a d'abord remplacé les francs Poincaré par les droits de tirage spéciaux (D.T.S). Il a ensuite assez fortement augmenté le montant de la limitation, le portant à 3 millions de D.T.S. pour les navires dont la jauge ne dépasse pas 5000 unités, cette somme étant augmentée de 420 D.T.S. par unité de jauge supplémentaire, avec un montant maximum de 59,7 millions D.T.S. (soit, au premier Janvier 2001 une somme d'environ 81 millions d'euros).

Par décision du 18 Octobre 2000, l'O.M.I. a décidé d'augmenter de façon assez sensible les montants ainsi indiqués. Le montant de base est porté à 4 510 000 D.T.S., étant augmenté de 631 D.T.S. par unité de jauge au-delà de 5 000 unités, avec un maximum de 89 770 000 D.T.S.¹(soit, au 31 Décembre 2005 une somme d'environ 110 millions d'euros). Ces montants sont entrés en vigueur pour les sinistres survenus après le 1^{er} Novembre 2003.

Dès l'origine, les montants de limitation institués par la C.L.C. de 1969 ont été critiqués. D'une part, il est apparu qu'il n'était pas heureux de plafonner la limitation à un montant, alors de 210 millions de Francs-or, montant correspondant à la responsabilité encourue par un pétrolier d'environ 105 000 tonneaux ou unités de jauge. Car la chose ne pourrait qu'inciter les armateurs à acquérir des pétroliers d'un tonnage plus élevé, voire fortement plus élevé, et donc plus dangereux, puisque, du point de vue de la responsabilité, le tonnage supérieur à 105000 tonneaux ne leur coutait rien. D'autre part, les taux de limitation eux-mêmes sont apparus trop faibles.

C'est ainsi que si la Convention de 1969 avait été appliquée au *Torrey-Canyon*, les victimes auraient eu à leur disposition un Fonds d'environ 65 millions de francs, alors que les dommages causés ont été très supérieurs. Appliquée à *l'Amoco-Cadiz*, la Convention aurait limité la réparation à 110 millions, alors que les dommages invoqués, sinon prouvés, étaient près de vingt fois supérieures².

¹ Article 5 § I de la C.L.C. de 1969/1992.

² P. Bonassies et C. Scapel, droit maritime L.G.D.J. 2006 p. 315.

De ces insuffisances, les rédacteurs de la C.L.C. de 1969 ont demandé, dans une résolution additionnelle à la Convention, que fut créé un Fonds international destiné à relayer l'indemnisation procurée par la Convention. C'est ce Fonds qui a été créé par la Convention du 18 Décembre 1971¹.

Sous-section III : La mise en œuvre de la responsabilité.

Nous examinerons ici, d'une part, la mise en œuvre concrète de la responsabilité à travers l'étude du principe de l'assurance obligatoire (§I) pour nous intéresser ensuite à la procédure juridictionnelle prévue par la Convention de 1969/1992 (§II).

§I : Le principe de l'assurance obligatoire.

Les propriétaires de pétroliers ont l'obligation de souscrire une assurance ou garantie financière de leur responsabilité. En effet, aux termes de l'article 7 paragraphe I de la Convention de 1969/1992 tout pétrolier doit être couvert par une assurance ou une autre garantie financière². L'obligation imposée aux propriétaires de navires citernes de souscrire une assurance de leur responsabilité pour les dommages de pollution fait partie intégrante de tout le système, en tant que « *mesures essentielles, complémentaires du régime de responsabilité objective préconisée* »³. En effet il est indispensable, pour assurer l'indemnisation des victimes de la pollution, qu'un autre patrimoine vienne garantir la solvabilité de l'auteur responsable du dommage. En effet, dans les cas de pollution causées par des navires appartenant à des propriétaires insolubles ou à des compagnies ne possédant qu'un seul navire ; la responsabilité objective risquerait d'être vidée de son contenu. Car, à l'évidence, désigner par avance un responsable ne présente d'intérêt que si celui-ci dispose d'une garantie financière pour indemniser les victimes⁴. L'assurance obligatoire facilite donc l'accessibilité de la victime à sa créance. Elle lui permet de surmonter les difficultés liées à son recouvrement. Cette disposition soulève un certain nombre de questions relatives aux navires soumis à cette obligation, aux certificats d'assurance, ou à l'action directe contre l'assureur.

¹ Voir, infra, p. 104 et s.

² Le code maritime Algérien prévoit également dans son article 118 une souscription d'assurance.

³ Documents de l'O.M.I. 1969, LEG/CONF/4, p. 485.

⁴ G. Viney, Traité de droit Civil, les obligations, conditions, L.G.D.J. 1982, p. 82.

A : Les navires concernés par l'obligation d'assurance.

Tous les navires visés par la Convention de 1969/1992 ne sont pas obligés de s'assurer selon celle-ci. Seuls les navires pétroliers transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison sont tenus de s'assurer. Les navires plus petits que ceux-ci ne sont pas concernés, ce qui ne veut pas dire que leur responsabilité, ne peut pas être engagée aux termes de la Convention. Les propriétaires de petits navires peuvent très bien être responsables de graves pollutions et sont tenus de réparer les dommages selon la convention.

Cette exemption accordée aux propriétaires de petits navires apparaissait doublement injustifiée d'une part, elle reposait sur l'idée de ne pas trop alourdir le système d'assurance obligatoire¹, d'autre part, elle partait du postulat que les petits bâtiments constituaient un risque moindre pour l'environnement, ce que les statistiques ne manquaient pas de démentir². La phrase « *en tant que cargaison* » est importante en effet il faut que la cargaison d'hydrocarbures transportés sur le navire atteigne les 2000 tonnes ceci pour éviter que des navires ayant d'importantes soutes n'aient l'obligation de souscrire une assurance. A titre d'exemple, si un navire transporte une cargaison d'hydrocarbures de 1000 tonnes et une soute de 1000 tonnes, il n'est pas tenu de s'assurer selon la Convention.

Une exception est faite pour les navires d'Etats en ce qui concerne l'assurance obligatoire. Pour ces derniers, il suffit d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'Etat d'immatriculation attestant que le navire est la propriété de cet Etat et que sa responsabilité est couverte selon la Convention³.

A part l'assurance, d'autres sortes de garanties telles que le cautionnement bancaire ou le certificat délivré par un Fonds International d'Indemnisation sont aussi valables selon la Convention, ce qui laisse plus de possibilités de choix au propriétaire du navire. La Convention, toutefois, n'impose pas que cette assurance soit garantie par un Etat, l'Etat du pavillon devant s'assurer qu'une telle assurance a été souscrite. En revanche, la Convention exige qu'un certificat d'assurance soit délivré au navire par l'assureur.

¹ Documents de l'O.M.I. 1969, LEG/CONF/4, p. 485; Documents de l'O.M.I. LEG/CONF/C.2/FR.14, p. 750.

² Les statistiques du F.I.P.O.L., appelés en cas de défaillance du propriétaire à intervenir en première ligne ont révélé que ces navires sont la cause de plus de la moitié des sinistres pour lesquels l'intervention du Fonds a été sollicité depuis 1980 ; rapport annuel du F.I.P.O.L., 2004, p. 38.

³ Article VII § 12 de la Convention de 1969/1992.

B : Le certificat d'assurance.

Afin d'éviter toute confusion entre le certificat et l'assurance, il y a lieu de noter que l'assurance est souscrite par l'assureur, tandis que le certificat est délivré ou visé par l'Etat sur la présentation de l'assurance.

Aux termes de la Convention, c'est l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation du navire qui délivre pour ce navire, conformément aux conditions qu'elle fixe¹, le certificat attestant qu'une assurance ou garantie financière est en cours de validité et qu'elle satisfait aux dispositions de la Convention.

Le certificat ainsi délivré apparaît comme la condition même de l'exploitation du navire. Sans ce certificat, le navire ne peut pas prendre la mer. On peut, par conséquent penser que l'assureur qui accepte d'assurer un navire, sans avoir procédé, au préalable au contrôle de son état ne serait ce qu'en prenant connaissance des certificats de navigabilité et des certificats de contrôle annuel délivrés par la société qui classe le navire, comme aussi par la consultation des banques de données informatiques², commettrait une faute engageant sa responsabilité, et une faute non protégée par la canalisation instituée par la Convention de 1969/1992³.

Le certificat doit comporter les renseignements suivants :

- Nom du navire et port d'immatriculation.
- Nom et lieu du principal établissement du propriétaire.
- Type de garantie.
- Nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.

¹ Convention de 1969/1992, article VII § 6.

² Entre autres le registre SIRENAC qui est une base de données qui enregistre les résultats des contrôles des navires par l'Etat du port utilisées pour l'heure par les autorités chargées de la sécurité maritime aux fins de déterminer si un navire doit être contrôlé (application du mémorandum de Paris de 1982) permettant de stocker des informations sur des navires à risque. Le mémorandum de Paris est un accord inter administratif signé en 1982 entre les autorités maritimes de 14 pays Européens, et a pour objectif la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des pollutions marines par les navires, le respect des normes de vie et de travail à bord des navires.

³ Voir, supra p. 51 et s.

- La période de validité du certificat qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

Le certificat rédigé ou traduit en Anglais ou en Français, doit se trouver à bord du navire et une copie de ce certificat doit être déposée auprès du service qui tient le registre d'immatriculation du navire¹ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un Etat auprès de l'autorité de l'Etat qui a délivré ou visé le certificat. Les certificats délivrés par un Etat contractant sont reconnus par les autres Etats contractants et ont la même valeur que les certificats délivrés par eux. Par ailleurs, les Etats contractants pourront délivrer à des navires immatriculés dans un Etat non contractant un certificat qui aura une validité reconnue par tous les Etats contractants². Ainsi, lorsqu'il s'agit, par exemple, de navires immatriculés dans un Etat non contractant qui souhaitent fréquenter un port d'un Etat contractant, ce dernier peut leur délivrer un certificat dont la validité sera reconnue par tous les autres Etats contractants.

C : L'action directe contre l'assureur.

Le principe de l'action directe des victimes contre l'assureur du propriétaire ou contre la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les « *dommages par pollution* », a été clairement retenue par la Convention de 1969/1992³. Cette action permet d'offrir à la victime une cible plus solvable. Il s'agit d'un mécanisme original qui confère à la victime, ici, d'une pollution, le droit de poursuivre directement, en son nom propre et à titre personnel, le débiteur de son débiteur, ici l'assureur du propriétaire du navire pollueur. Ce mécanisme permet donc de surmonter toutes les craintes liées à la présence d'un « *armateur fuyant à la solvabilité incertaine que ce soit par l'effet des aléas économiques ou, plus fréquemment, de montages sociétaires* »⁴. Cette action outrepassse le principe de l'effet relatif des contrats⁵. La victime peut obtenir réparation de son dommage en s'adressant à l'assureur, sans avoir théoriquement à s'adresser à l'assuré, pourtant responsable.

La personne lésée n'apparaît plus à proprement parler comme un ayant cause de l'assuré, par l'intermédiaire duquel elle bénéficierait de l'assurance, mais comme une créancière directe de l'assureur. Le rôle du responsable dans la mise en œuvre du droit à

¹ Convention de 1969/1992, article VII, paragraphe 4.

² Convention de 1969/1992, article VII paragraphe 7.

³ Convention de 1969/1992, article VII paragraphe 8.

⁴ C. Scapel, l'action directe contre les P&I Clubs, Mélanges offerts à P. Bonassies, p. 331.

⁵ F. Fouchier, l'action directe contre les P&I Clubs, D.M.F., 2000, p. 3.

réparation devient donc « *postiche* »¹, car tout se passe en réalité entre la victime et l'assureur. Le transfert du poids effectif de l'indemnisation du responsable à son assureur a souvent été critiqué au motif qu'il contribuait à la fuite des responsabilités². On relèvera, dans ce contexte, que les crises économiques et les catastrophes maritimes ont conduit l'assurance maritime à modifier sa politique d'attribution de cette couverture financière. Les assureurs tendent en effet progressivement à se détourner des navires présentant un risque élevé³, et partant, à devenir acteur de la sécurisation du transport maritime. Ce changement est d'autant plus souhaitable pour les victimes des sinistres que les causes permettant de lever la limitation de la responsabilité du propriétaire, en cas de faute inexcusable par exemple, ne sont pas opposables aux compagnies d'assurance, et qu'au surplus, la souscription d'assurance ne garantit pas la solvabilité de l'assureur lui-même.

Signalons toutefois, que l'assureur peut se prévaloir des limites de la responsabilité, même en cas de faute inexcusable du propriétaire.

D : L'organisation de la couverture du risque de pollution lié au transport maritime d'hydrocarbures.

Plusieurs catégories d'institutions fournissent, une couverture directe du risque pollution lié au transport de marchandises dangereuses ou polluantes. Tandis que l'association internationale des P&I Clubs (*protecting and indemnity clubs*) domine le marché, il existe des P&I clubs plus petits qui n'en sont pas membres. Si certains d'entre eux souhaitent pouvoir offrir des prestations autres à leurs membres, ce qui les caractérise avant tout, c'est essentiellement leurs capacités moindres à couvrir le risque. Le plus souvent, ils ne remplissent pas les conditions requises par l'association internationale. Toutefois, un certain nombre d'entre eux ont conclu des accords de réassurance avec elle. Cela signifie aussi qu'ils consentent à respecter ses conditions de couverture et plus généralement à suivre ses pratiques.

En dehors de ces clubs, d'autres structures proposent une couverture du risque pollution, on citera notamment DARAG pour l'Allemagne, DRAGON et TERRA NOVA pour le

¹ G. Viney, traité de droit civil, sous la direction de J. Ghestin, introduction à la responsabilité civile, 2^{ème} édition, L.G.D.J., 1995, n° 26.

² P-M. Dupuy, « *la responsabilité internationale des Etats pour les dommages d'origine technologique et Industriels* », Paris, Pedone, 1977, p. 285.

³ J-P. Beurrier, « *le transport maritime, le droit et le désordre économique international* », in La Mer et son droit, mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Pedone, 2003, pp. 87-100, pp. 97-98.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

Royaume Uni, AXA pour la France. La couverture proposée aux armateurs dans ce cadre, bien que nettement plus faible que celle offerte par les membres de l'association internationale des P&I Clubs, suffit à satisfaire les exigences du législateur en termes d'assurance dans le cadre de la C.L.C.

Si Ces Clubs indépendants fournissent, en théorie une couverture directe du risque pollution, il n'en demeure pas moins que c'est l'Association Internationale des P&I Clubs qui occupe une place privilégiée dans ce domaine. Près de 89% du tonnage mondial et 100% du tonnage Européen¹, ont fait appel à l'Association Internationale des P&I Clubs pour couvrir leurs risques de responsabilité contractuelle ou délictuelle. Cette organisation regroupe un certain nombre de P&I Clubs². Elle a pour rôle :

- D'organiser l'assurance et la réassurance des Clubs membres.
- De représenter les intérêts des armateurs membres des Clubs.
- De fournir des forums interactifs d'information.

L'Association Internationale des P&I Clubs occupe une place importante dans l'une des branches de l'assurance maritime appelée « *protection et indemnisation* »³. Cette branche couvre différentes catégories de risques qui incluent généralement la responsabilité civile des marchandises transportées et celle découlant des :

- décès et accidents corporels causés aux marins, passagers et aux tierces personnes.
- Collisions.
- Echouage et naufrage.
- Pollutions.

¹ Décision de la commission du 12 Avril 1999 relative à une procédure d'application des articles 85 et 86 du traité de la C.E. et des articles 53 et 54 de l'accord E.E.E, (Affaire IV/B-1/30. 373- clubs de protection et d'indemnisation : accord de mise en commun, 1999/329 C.E. journal officiel des communautés Européennes du 19/5/1999.

² L'Association Internationale des P&I Clubs regroupe 19 membres : sept sont établis au Royaume Uni, quatre aux Bermudes, trois au Luxembourg, deux en Norvège, un aux Etats Unis, un au Japon et un en Suède, certains Clubs sont restés indépendants et ne font pas partie de l'Association Internationale.

³ L'autre branche est appelée assurance-corps. Elle couvre les risques de dommages occasionnés aux navires (corps de navires, machines).

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

- Opérations de remorquage.
- Dommages causés aux objets fixes et flottants.

Enfin, les P&I Clubs couvrent la responsabilité civile des armateurs envers les passagers clandestins et personnes sauvées en mer.

Tous ces types de couvertures sont fournis par les P&I Clubs dans le cadre d'un contrat unique.

Les P&I Clubs sont organisés en mutuelle. Associations d'armateurs, ils s'assurent mutuellement contre les risques de responsabilité qu'ils encourent vis-à-vis des tiers lors de l'exploitation de leurs navires. Leur source de financement est constituée par des primes versées par chacun d'entre eux. Les mutuelles ne font ni pertes ni profits. En se répartissant les risques, chaque membre devient en quelque sorte l'assureur des autres.

Chaque Club membre de l'Association Internationale des P&I est indépendant, il est dirigé par un comité constitué par des élus du Club. C'est ce comité qui décide des stratégies et politiques du Club et la part de responsabilités qu'il désire déléguer aux managers du groupe auquel ils appartiennent.

Les Clubs membres de l'Association Internationale des P&I Clubs ont convenu d'un agrément (*The pooling agreement*) pour mutualiser les grands risques. Cet agrément définit les risques à partager, les montants à payer et les mécanismes de partage de ces sommes entre les Clubs membres.

L'étude de L'organisation de la couverture du risque de pollution lié au transport maritime d'hydrocarbures, nous permet de conclure que la couverture de ce risque, rendue obligatoire par le législateur est fournie de façon quasi exclusive par des structures armatoriales organisées en mutuelles. La présence de ces dernières tend à éclipser totalement la présence de l'assuré, qui n'est plus véritablement responsable mais davantage redevable d'une cotisation. Cet éclipsage du propriétaire du navire derrière sa mutuelle est d'autant plus manifeste que la victime dispose d'une action directe contre elle, devenue responsable de fait mais aussi, juge par la même occasion.

§ II : La mise en œuvre juridictionnelle de la responsabilité.

A : Le droit d'action.

N'importe quelle personne peut intenter une action, mais cette faculté n'est reconnue dans la Convention que d'une façon implicite : la personne ayant droit à l'indemnisation au terme de la Convention est définie dans l'article I § 2 de la Convention de la C.L.C. 1969/1992 comme étant « *toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques* ». Les personnes ainsi désignées, se prévalant d'un droit à l'action, doivent, pour introduire une demande en justice, démontrer leur intérêt à agir. L'intérêt doit être personnel né et actuel¹.

S'agissant du préjudice écologique, penchant plus du côté de l'intérêt collectif qu'individuel, il sera difficile à toute personne privé de démontrer son intérêt à agir. Par contre, les personnes morales sont toutes désignées pour le faire en démontrant leur qualité et leur intérêt.

La jurisprudence reconnaît cette faculté aux personnes morales, de droit public ou privé, ayant une compétence juridique principale ou spéciale en la matière ou à celles ayant pour mission principale (objet social) de protéger l'environnement (tels que les associations de protection de l'environnement)².

Dans l'affaire du *Haven*, la Cour de première instance de Gènes a déclaré que seul l'Etat Italien avait la qualité pour demander réparation du préjudice environnemental, à l'exclusion des collectivités locales³.

Dans l'affaire de l'*Erika*⁴, le Tribunal de grande instance de Paris a reconnu les Associations et les Collectivités Territoriales, ayant compétences spéciales en la matière en vertu de la loi nationale, comme étant des sujets de droits potentiels fondées à réclamer une indemnisation. En première instance, seul le département du Morbihan avait reçu compensation du préjudice subi, les communes ayant été déboutées de leurs demandes d'indemnisation du préjudice écologique subi par manque de compétence spéciale en la matière, le tribunal n'ayant pas reconnu la nature comme étant un sujet de droit. C'est au

¹ S. Maljean-Dubois, « quel droit pour l'environnement ? », Paris Hachette, 2008 p. 107.

² P. A. Deetjen, « la traduction juridique d'un dommage écologique : le préjudice écologique », R.J.E., 2009, pp. 48 - 49.

³ Voir, infra. p. 135.

⁴ Voir, infra, p. 113.

travers des collectivités territoriales, ayant reçu de la loi une compétence spéciale en matière d'environnement leurs conférant une responsabilité particulière en matière de protection de gestion et de conservation d'un territoire, que l'atteinte à l'environnement a été reconnue¹. De même les associations ayant pour objet statutaire la protection de l'environnement ont pu exercer des droits reconnus à la partie civile, c'est-à-dire notamment demander réparation du préjudice subi, lorsque les intérêts qu'elles défendent ont été lésés.

La Cour d'appel de Paris nuance toutefois les propos tenus en première instance en reconnaissant aux parties civiles le droit de demander réparation de l'atteinte à l'environnement alors même que la loi ne leur confère une telle compétence : *« il n'est donc pas nécessaire, comme l'ont énoncé les premiers juges, que les Collectivités territoriales disposent d'une compétence spéciale en matière d'environnement leurs conférant une responsabilité particulière pour la protection, la gestion et la conservation d'un territoire pour demander réparation des atteintes à l'environnement causées sur ce territoire par l'infraction, (...) il résulte de ce qui précède que les parties civiles sont recevables à poursuivre la réparation d'un préjudice portant atteinte à un intérêt collectif que le droit protège »*².

B : Les délais de l'action.

Les droits à indemnisation prévus par la C.L.C. 1969/1992 s'éteignent, à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci, dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Par ailleurs, aucune action en justice ne peut être intentée six ans après la date où s'est produit l'évènement ayant causé le dommage. Lorsque cet évènement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes³.

Il est possible que les dommages par pollution ne se font sentir que quelques années plus tard après l'évènement qui a été à l'origine du dommage. Cette situation est prévue par la Convention qui prévoit un second délai deux fois plus long à compter de la date du fait générateur du dommage qu'un délai à partir du jour où survient le dommage. Le premier délai

¹ T.G.I. de Paris, affaire *Erika*, 16 Janvier 2008, op. cit.

² Cour d'appel de Paris, affaire *Erika*, 30 Mars 2010, op. cit.

³ Article VIII de la C.L.C. 1969/1992.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

susceptible de suspension ou d'interruption, comme l'explique M. Rodière¹, n'est pas tout à fait certain. Quoi qu'il en soit aucune action n'est recevable plus de six ans après l'évènement.

C : Les Tribunaux compétents.

L'action en responsabilité contre le propriétaire, ne peut être intenté que devant les Tribunaux de l'Etat où le dommage a été subi, ou encore prises les « *mesures de sauvegarde* »².

Peu importe la nationalité du demandeur, ni celle du défendeur, seul compte l'endroit où le dommage a été subi. Le propriétaire est responsable sans égard à sa résidence ou domicile, si son navire a pollué le territoire d'un Etat contractant. Dans le cas où le navire a causé des dommages de pollution dans plusieurs Etats contractants, les Tribunaux de ces derniers sont tous compétents pour appliquer les règles de responsabilité de la Convention.

En ce qui concerne le Fonds de limitation, les tribunaux de l'Etat où le Fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur la distribution du Fonds.

Enfin, selon l'article X de la C.L.C. 1969, tout jugement rendu par un Tribunal compétent doit être reconnu exécutoire dans chaque Etat contractant.

Il convient, pour en finir avec ce chapitre et pour rendre la situation plus claire de dresser dans le tableau ci-dessous les principales différences entre la C.L.C. de 1969 et la C.L.C. de 1992.

	C.L.C. 1992	Remarques
Responsabilité objective	Idem C.L.C. 1969	
Exonération	Idem C.L.C. 1969	
Responsabilité canalisée	Le Protocole de 1992 met en place une canalisation	Action en responsabilité civile interdite dans ou en dehors

¹ R. Rodière, op. cit. p. 664.

² Article IX de la C.L.C. 1969/1992.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

	<p>plus étroite de la responsabilité en élargissant le champ des acteurs bénéficiant d'une immunité.</p>	<p>du cadre de la convention contre : (i) les préposés, les mandataires, (ii) les membres d'équipage, le pilote, (iii) l'affréteur y compris l'affréteur coque nue, l'armateur ou l'armateur-gérant du navire, (iv) ou toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente, (v) ou prenant des mesures de sauvegarde, (vi) et enfin, les préposés ou mandataires des trois dernières personnes cités.</p> <p>L'immunité dont bénéficie ces préposés saute si le dommage par pollution résulte d'une faute intentionnelle (article III §4 C.L.C. 1992).</p>
<p>Limitation d'indemnisation</p>	<p>Augmentation des plafonds d'indemnisation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 3 millions de droit de tirages spéciaux (D.T.S.) (3,5 millions d'euros) pour un navire dont la jauge brut ne dépasse pas 5 000 unités ; - 3 millions de D.T.S. (3,5 millions d'euros) plus 420 D.T.S. (486,3 euros) par unité de jauge supplémentaire, pour un navire dont la jauge brut est

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

	<p align="center">Modification du refus de limitation.</p>	<p>comprise entre 5 000 et 140 000 unités.</p> <p>- 59,7 millions de D.T.S.(69,1 millions d'euros) pour un navire dont la jauge brut dépasse 140 000 unités.</p> <p>Le critère pour refuser au propriétaire de limiter sa responsabilité financière est modifié : on passe d'une « faute personnelle » à une « faute intentionnelle ».</p>
<p align="center">Garantie financière</p>	<p align="center">Idem C.L.C. 1969</p>	

Tableau 1 Les principales différences entre la C.L.C. 1969 et la C.L.C. 1992.

Chapitre II : Le régime Américain de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions : l'Oil Pollution Act Américain (O.P.A.).

Le régime Américain représente le deuxième système de responsabilité d'indemnisation en matière de pollution par les hydrocarbures. En effet, les États-Unis ne participent pas au régime international de responsabilité et d'indemnisation et ont décidé de créer, suite à l'accident de l'*Exxon-Valdez* survenu en 1989 en Alaska et dans le cadre de l'Oil Pollution Act (loi sur la pollution par les hydrocarbures) de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures, un système de responsabilité fédéral distinct, avec possibilité pour les différents États d'introduire une législation plus sévère. Forts de cette législation unilatérale, les États-Unis, refusent d'adhérer à un système international qui ne serait pas aussi contraignant que le leur¹.

Dès le sinistre du *Torrey-Canyon* en 1967, les États-Unis avaient mis en place des mécanismes de responsabilité souvent complexes et empreints d'ambiguïté. Il a fallu quinze ans de négociation et sous la pression de l'affaire de l'échouement en 1989 de l'*Exxon-Valdez* en Alaska pour qu'une nouvelle loi à savoir l'« Oil Pollution Act » (OPA) soit approuvée par le président Bush sénior le 18 Août 1990. Cette loi est entrée en pratique en Décembre 1994 et devint alors le nouveau cadre fédéral régissant la responsabilité et l'indemnisation des dommages dus à une pollution marine par les hydrocarbures.

L'O.P.A. est composée de neuf titres où la pollution est traitée sous ses trois principaux aspects : la prévention, la lutte et enfin la responsabilité et indemnisation. Ce qui nous intéresse particulièrement dans cette loi c'est son titre premier consacré à la responsabilité et à la réparation des dommages de pollution pétrolière. Elle instaure un régime spécifique de responsabilité et d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures qui diffèrent en de nombreux points avec le régime international C..L.C./F.I.P.O.L..

Nous nous bornerons à décrire, dans ce chapitre, le champ d'application de l'Oil Pollution Act Américain (O.P.A.) (**section I**) afin d'examiner ensuite les questions ayant trait à la responsabilité (**section II**).

¹ E. Cedille, bilan et enjeux du droit américain de la responsabilité civile en matière de pollution marine : O.P.A. 1990, mémoire D.E.A. de droit maritime et océanique, Nantes, 2002.

Section I : Le champ d'application de l'O.P.A.

L'O.P.A. ne concerne pas uniquement la pollution du fait du transport maritime, mais aussi celle provenant des installations pétrolières résultant de l'exploitation du pétrole en mer. A côté des aspects de responsabilité et d'indemnisation, elle englobe également celui de la prévention. Dans le cadre de notre étude nous nous limiterons à donner un aperçu de son contenu quant à la responsabilité et à l'indemnisation en cas de pollution provenant d'un navire transportant des hydrocarbures. Il conviendra, par conséquent, de délimiter le champ d'application de l'O.P.A. quant aux types de navires, d'hydrocarbures et de dommages (**sous-section I**) ainsi que son champ d'application quant à sa portée géographique (**sous-section II**).

Sous-section I : Le champ d'application de l'O.P.A. quant aux types de navires, d'hydrocarbures et de dommages.

Il convient de décrire ici d'abord le champ d'application de l'O.P.A. quant aux types d'hydrocarbures (§I) nous analyserons ensuite son champ d'application quant aux types de navires (§II), nous examinerons enfin son champ d'application quant aux types de dommages (§III)

§I : Le champ d'application de l'O.P.A. quant aux types d'hydrocarbures.

L'O.P.A. vise tous types d'hydrocarbures, elle ne distingue pas entre le pétrole brut et le pétrole raffiné. Elle concerne le déversement de tous types de pétroles sous réserve de ne pas être désigné comme une substance dangereuse au sens de la « *Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act* » (S.E.R.C.L.A.)¹ et d'éviter ainsi un chevauchement entre les deux lois. L'O.P.A. définit le pétrole comme suit : « *Oil means any kind or in any form, including, but not limited to, petroleum, fuel oil, sludge, oil refuse, and oil mixed with wastes other than dredged spoil, but does not include petroleum, including crude oil or any fraction thereof, which is specifically listed or designated as a hazardous substance under subparagraph (A) through (F) of section 101(14) of the comprehensive Environmental response, Compensation, and Liability Act (42 U.S.C.,9601) and which is subject to that Act* ».

¹ « *Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act* » (S.E.R.C.L.A.) dont le d'usage est « *Superfund* » est une loi fédérale Américaine de 1980 visant à nettoyer les sites souillés par des déchets dangereux pouvant compromettre la santé publique ou l'environnement.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

La seule condition est que ce pétrole ne doit pas être désigné comme une substance dangereuse au sens de la « *Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act* » (S.E.R.C.L.A.), afin d'éviter tout chevauchement de l'O.P.A. et du S.E.R.C.L.A.

Cette large définition du pétrole n'est pas une nouvelle création de l'O.P.A. dans la mesure où elle a déjà été retenue dans la loi Fédéral *Water Pollution Control Act* (F.W.P.C.A.)¹. Aussi, le système Américain, ne distingue pas le pétrole brut des produits pétroliers, ce qui permet d'éviter tout conflit lié à la définition ou à l'interprétation de la notion d' « *hydrocarbures persistants* ».

§ II : Le champ d'application de l'O.P.A. quant aux types de navires.

L'Oil Pollution Act couvre tous types de navires définis comme : « *watercraft or other artificial contrivance used, or capable of being used, as a means of transportation on water; other than a public vessel* ». Ainsi, les navires-citernes, les navires de cargaisons sèches, les navires de croisières ou autres² sont tous visés, à la seule exception des navires publics. En conséquence, selon l'O.P.A., même les navires ordinaires peuvent encourir une responsabilité objective si leurs soutes déversent des hydrocarbures dans la mer. L'O.P.A. vise également la pollution provenant des installations pétrolières résultants de l'exploitation de pétrole en mer.

§ III : Le champ d'application de l'O.P.A. quant aux types de dommages.

Le régime Américain prévoit de façon explicite diverses catégories de dépenses ou de dommages pouvant être réparés en application de l'O.P.A.. Ainsi, la partie responsable est tenue de prendre en charge l'intégralité des coûts de nettoyage et d'un certain nombre de dommages économiques.

Aux termes de la section 1002 (b) (1)³ de l'O.P.A., la partie responsable doit prendre en charge l'intégralité des coûts de nettoyage, appelées aussi coûts d'enlèvement « *removal costs* ». Les personnes bénéficiaires des indemnisations sont les autorités compétentes des Etats Unis, les Etats fédérés et les tribus indiennes pour leurs frais engagés dans les

¹ « *Fédéral Water Pollution Control Act* » (F.W.P.C.A.) (loi sur la protection de l'eau, littéralement : loi sur l'eau propre), est une loi Fédérale Américaine portant sur la pollution des eaux adoptée par le congrès en 1972.

² « *La législation Américaine sur la pollution par hydrocarbures s'applique à tous les navires* », J.M.M., 11/1/1991, p. 62 ; « *O.P.A. 1990 : la levée des boucliers* », J.M.M., 14/2/1992, p. 364.

³ O.P.A., section 1002, (b) (1) « *removal costs* ».

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

opérations de nettoyage, afin d'enlever et de minimiser la pollution des plages, des côtes et des ressources naturelles. En plus toute personne peut effectuer ces opérations dont les frais seront à la charge du responsable pourvu qu'elles soient prises conformément au « *National Contingency Plan* » (N.C.P.)¹.

En plus de ces coûts de nettoyage la partie responsable se voit également dans l'obligation d'indemniser les dommages d'ordre économiques résultants de :

- La destruction, la perte, ou la perte d'utilité des ressources naturelles, y compris les coûts raisonnables d'évaluation du préjudice. L'indemnisation de ces types de dommages peut être réclamée par l'administration des Etats Unis, d'un Etat, ou l'administration d'un Etat étranger.

- La destruction ou de l'atteinte aux biens mobiliers ou immobiliers de la victime. L'indemnisation de ces types de dommages peut être réclamée par une personne qui possède ou qui loue ce bien.

- La perte d'utilité des ressources naturelles comme moyen de subsistance. L'indemnisation de cette catégorie de dommages peut être réclamée par toute personne qui exploite des ressources naturelles comme moyen de sa subsistance, si ces ressources sont endommagées ou détruites par la pollution.

- La perte nette de taxes, de redevances, de loyers ou de commissions, dues aux préjudices ou à la destruction d'un bien mobilier ou immobilier ou des ressources naturelles subies par les différents Etats fédérés et l'Etat fédéral. L'indemnisation de ce genre de dommage peut être réclamée par le gouvernement des Etats Unis, un Etat, ou une subdivision politique d'un Etat.

¹ O.P.A. section 1002 (b) (1). Le N.C.P. est un plan d'intervention national en cas de pollution marine qui ressemble au « *plan Polmar* » Français qui constitue un plan d'intervention spécialisé, applicable en cas de pollution maritime majeure par hydrocarbures ou par produits chimiques, et résultant d'un accident ou d'une avarie maritime, terrestre ou aérienne. Il a été ainsi institué en 1978, à la suite de la catastrophe de l'*Amoco-Cadiz* sur les côtes de Bretagne. Il sert à cordonner le personnel et à mobiliser les moyens de luttés.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

- La perte de profit, ou la diminution de la productivité financière causée par le préjudice, la destruction, ou la perte d'un bien mobilier ou immobilier ou des ressources naturelles. L'indemnisation de ce type de dommage peut être réclamée par toute personne sans distinction.

- Des frais de services publics supplémentaires pendant et après les activités de nettoyage, l'indemnisation de ces frais peut être réclamée par un Etat ou une subdivision politique d'un Etat des Etats Unis¹.

Outre ces dommages économiques, la principale spécificité de l'O.P.A. réside dans l'adoption d'une disposition spécifique à la réparation du « *dommage écologique pur* », c'est-à-dire le dommage à l'environnement. A l'inverse des Conventions C.L.C./F.I.P.O.L. et des manuels des demandes d'indemnisation adoptées par l'Assemblée du F.I.P.O.L. qui ne précisent pas ce que l'on doit entendre par « *environnement* », l'O.P.A. précise de manière détaillée les ressources naturelles nécessitant une réparation en cas de dommages. Les ressources naturelles sont définies comme comprenant « *la terre, les poissons, la flore et la faune sauvage, l'ensemble des formes de vies animales et végétales dans un écosystème donné, l'air, l'eau, les eaux souterraines, les provisions d'eaux potables et autre ressources, y compris les ressources de la zone économique exclusive* »². Tout ce qui touche à l'environnement au sens physique et biologique semble être couvert.

Dans le texte de l'O.P.A., le dommage aux ressources naturelles est limité aux ressources qui « *ont un propriétaire, qui sont gérées, tenues en trust, qui se rapportent à, ou, plus généralement, qui sont contrôlées par les Etats Unis, par un gouvernement étatique ou local, une tribu indienne ou même un gouvernement étranger* »³.

Selon cette définition, les atteintes causées à des ressources naturelles non appropriées ne paraissent donc pas pouvoir être considérées comme appartenant à la catégorie des dommages aux ressources naturelles. Cependant, la jurisprudence Américaine a jugé qu'il suffisait de démontrer un « *degré substantiel* » de réglementation, de gestion ou de toute autre

¹ O.P.A. section 1002 (b) (12), voir également l'exposé de M. Kende, colloque de l'A.F.D.M. du 7/2/1991 : « *Oil Pollution Act de 1990* », p. 5-6.

² O.P.A. section 1001 (20) « *Natural Resources* »

³ O.P.A. section 1006 (a) (b).

forme de contrôle ou jouissance de la part de l'une des personnes publiques citées sur les ressources endommagées pour que cette atteinte soit prise en compte comme telle¹.

Concrètement, un terrain approprié, par exemple, peut, en plus d'être la propriété de quelqu'un, également constituer l'habitat d'une espèce ou constituer une zone tampon pour la purification de l'eau, services écologiques qui vont au-delà de l'intérêt du propriétaire du terrain en question. L'O.P.A. permet ainsi de protéger et de réparer les ressources naturelles en tant que patrimoine collectif, évitant l'écueil selon lequel seul peut être indemnisé le dommage personnel.

Cette possibilité de réparer les ressources naturelles en tant que patrimoine collectif repose sur le concept de « *trust des ressources naturelles* » et sur les trustees, désignés par le législateur Américain comme titulaires de l'action en réparation des dommages aux ressources naturelles, lequel surmonte ainsi toute contestation sur l'absence de qualité pour agir.

Concrètement les trustees de l'O.P.A., c'est-à-dire les personnes habilitées à intenter l'action en réparation du dommage écologique pur sont soit le président des Etats Unis ou les organismes publics désignés par lui, les gouverneurs des Etats Fédérés, les représentants des tribus indiennes, les gouvernements étrangers touchés par la marée noire.

En pratique, chaque trustee doit :

- Etablir le bilan des dommages causés aux ressources naturelles existantes sur l'Etat ou le territoire (pour les tribus indiennes) dont il a l'administration.
- Fournir une évaluation du montant nécessaire à la reconstruction des écosystèmes touchés.
- Présenter un plan de réhabilitation de son territoire².

¹ 880. Federal Reporter, Second Serie: State of Ohio v. Department of the interior, 880F 2d 432 (D.C. Circ. 1989). Cet arrêt a été pris dans le cadre de l'application de la loi C.E.R.C.L.A. dont l'O.P.A. s'est inspiré. Les débats parlementaires sur l'O.P.A. attestent que cette jurisprudence doit aussi être appliquée dans le cadre de l'O.P.A. V. S. Rep n° 94 101* Congress 11, 14 (1989). Néanmoins, la Cour n'a pas clairement exposé ce qu'elle entendait par « *degré substantiel* », et il revient donc aux « *natural resource trustees* », seuls autorisés à demander réparation des dommages aux ressources naturelles, de démontrer ce lien au cas par cas.

² O.P.A., section 1006 (c)(1) à (4).

En ce qui concerne les modalités de réparation de ce dommage spécifique, l'OPA distingue trois types de mesure :

- Une « *réparation primaire* » prévue par les trustees et qui est définie comme « *toute mesure par laquelle les ressources naturelles endommagées ou les services détériorés retournent à leur état initial* » y compris la régénération naturelle (c'est adire sans intervention humaine). Il s'agit de toutes les actions visant à la dépollution puis la remise des ressources naturelles en leur état antérieur, c'est le cas par exemple de la réintroduction d'espèces disparues à la suite du dommage par pollution.
- Une « *réparation complémentaire* » prévue par les trustees dont le but est de fournir « *un niveau de ressource ou de service comparable à celui qui aurait été fourni si l'état initial du site endommagé avait été rétabli* »¹.
- Une réparation directe des frais engagés par les trustees dont l'évaluation du « *dommage écologique pur* », ainsi que les pertes de ressources et de services environnementaux subis en attendant la régénération nécessaire du site pollué.

L'O.P.A. énonce également le principe selon lequel les fonds obtenus des responsables du préjudice doivent impérativement être affectés à la restauration de l'environnement dégradé². Ce principe a pour objectif premier de permettre un retour à l'état antérieur aux déversements d'hydrocarbures. Les sommes recouvrées peuvent servir à rembourser les trustees des frais déjà encourus en ce sens, mais le reste doit aussi être utilisé pour réaliser les actions de réparation du dommage en question. En tous les cas, les fonds obtenus ne peuvent servir à financer d'autres programmes, quels que soient les autres intérêts généraux servis.

¹ V. Rebeyrol, « la marée noire dans le golfe du Mexique : le temps du droit, la Semaine Juridique édition générale n° 6, p.6.

² O.P.A., section 1007, (f).

Sous-section II : Le champ d'application de l'O.P.A. quant à sa portée géographique.

La portée géographique de l'O.P.A.s'étend non seulement aux dommages subis jusqu'à la zone économique exclusive des Etats Unis mais, aussi aux grands lacs des Etats Unis¹.

Section II : Le système de responsabilité dans l'O.P.A.

A l'instar du système international, le système Américain instaure un régime de responsabilité objective et canalisée. Cependant à la différence du système international, le système prévu par l'O.P.A. ne se canalise pas sur un seul responsable mais tente au contraire de disperser la responsabilité civile sur la tête de différents acteurs (**sous-section I**) qui disposent de leurs propres causes d'exonération (**sous-section II**) et d'un droit de limitation de la responsabilité (**sous-section III**).

Sous-section I : La détermination de la personne responsable.

Contrairement à la Convention internationale de 1969/1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui canalisent autant que possible la responsabilité pour faits de pollution sur une seule personne qui est le propriétaire du navire, l'O.P.A. cherche à imposer la responsabilité à plusieurs personnes. Deux types de personnes peuvent devenir directement responsables au terme de l'O.P.A. à savoir la partie responsable « *responsible party* » du navire pollueur d'abord (§I) et le tiers dont l'acte se trouve la cause unique de l'accident ensuite (§II).

§I : La partie responsable du navire pollueur « *responsible party* ».

A qui incombe la charge de la responsabilité pour la pollution par les hydrocarbures ? A la cargaison d'hydrocarbures ou aux navires transporteurs ou à tous deux ? Selon l'O.P.A. la responsabilité est avant tout imputée à la partie responsable du navire.

Il ressort implicitement des termes du paragraphe (a) de la section 1002 de l'Oil Pollution Act qu'il s'agit d'une responsabilité sans faute. Cette responsabilité est imposée non

¹ O.P.A., section 1001(8) « *exclusive economic zone* » et (21) « *navigable waters* » : « *means the waters of the United States, including the territorial sea* » .

seulement en cas de déversement effectif des hydrocarbures, mais aussi en cas de menace de pollution¹.

Mais le plus important est de déterminer qui est la partie responsable. La responsabilité objective instaurée par l'O.P.A. pèse sur la « *responsible party* ». Ce terme désigne la personne à l'origine d'un déversement d'hydrocarbures ou d'une menace de pollution. La notion de « *responsible party* » dans le cas d'un navire vise expressément le propriétaire du navire, l'opérateur du navire et l'affréteur coque-nue ainsi qu'en dispose la section 1001 (32) (A) de l'O.P.A.².

Cette notion très large permet de faire peser une responsabilité conjointe et solidaire du risque de pollution sur un ensemble de personnes, de sociétés et de groupements définis comme parties responsables.

Si le propriétaire et l'affréteur en coque-nue ne présentent pas trop de difficultés d'identification, l'opérateur du navire reste une notion floue. Toutefois cette incertitude sur l'identification de l'opérateur du navire a été sensiblement levée par un rapprochement de la définition d' « *operator* » contenue dans l'O.P.A. et celle retenue par la F.W.P.C.A.³, ainsi que par l'interprétation de cette notion par les tribunaux Américains « *The owner-operator of a vessel...has the capacity to make timely discovery of oil discharges. The owner-operator has power to direct the activities of persons who control the mechanisms causing the pollution. The owner-operator has the capacity to prevent and abate damage* »⁴. Aussi peut-on déduire que le contrôle sur le navire constitue l'élément dont le tribunal se sert pour décider si la personne sera responsable en tant qu'opérateur. Mais, étant donné que diverses personnes peuvent exercer une sorte de contrôle plus ou moins important sur le navire, il reste à décider quel degré de contrôle suffit à rendre une personne responsable en tant qu'opérateur.

En somme, lorsqu'un navire cause des dommages de pollution par des hydrocarbures, le propriétaire, l'opérateur ou l'affréteur en coque-nue sont automatiquement responsables pour les dommages causés et les frais des mesures d'enlèvement d'hydrocarbures encourus.

¹ Paragraphe (a) de la section 1002 de l'Oil Pollution Act « *Notwithstanding any other provision or rule of law, and subject to the provisions of this act, each responsible party for a vessel... from which oil is discharged, or which poses the substantial threat of a discharge of oil, into or upon the navigable waters or adjoining shorelines or the exclusive economic zone is liable for the removal costs or damages... that result from such incident* ».

² Section 1001 (32) (A) de l'O.P.A. « *In the case of a vessel, any person owning, operating, or chartering the vessel* ».

³ Fédéral Water Pollution Control Act de 1972, amendée le 27 Novembre 2002, www.epw.senate.gov.

⁴ United States v. Mobil Oil Corp., 464 Federal Reporter, Second Series. p. 1124 (5th Cir. 1972). P.1127.

Lorsqu'il s'agit d'une plateforme pétrolière il y a lieu de distinguer deux cas. Le premier cas, quand la plateforme est considéré come une plateforme offshor « *offshor facility* », la partie responsable est soit le preneur à bail de la zone géographique appelée « *lessee* », soit le titulaire de l'exploitation de la plateforme appelée « *permittee* ». Le deuxième cas c'est quand la plateforme est considérée comme un navire-citerne et dans ce cas le responsable peut être l'un des acteurs désignés ci-dessus.

§ II : La responsabilité du tiers.

L'une des particularités du système Américain en matière de pollution par les hydrocarbures est de prendre en considération la responsabilité du tiers dont l'acte est la cause unique de l'accident. En effet aux termes de l'O.P.A., au cas où la partie responsable (propriétaire, opérateur ou affréteur coque-nue) prouve que le déversement des hydrocarbures a été intégralement et exclusivement causé par un acte ou une omission, seul ou en combinaison avec un acte de force majeure ou acte de guerre, de la part d'un tiers, ce dernier est considéré comme la partie responsable.

La responsabilité du tiers est proche d'une responsabilité de caractère objectif puisqu'il n'est pas exigé de rapporter la preuve de sa faute mais uniquement la preuve d'un acte ou d'une omission comme cause unique de la pollution.

En ce qui concerne la notion de tiers l'O.P.A. exclut explicitement des personnes pouvant être considérées comme tiers à savoir les préposés et les mandataires de la partie responsable du navire pollueur, et les personnes ayant des relations contractuelles avec celle-ci¹.

Sous-section II : Les cas d'exonération de responsabilité.

Comme il existe deux catégories de personnes (partie responsable ou tiers) qui peuvent devenir responsables en vertu de l'O.P.A., les causes d'exonération dont dispose l'une ou l'autre ne sont pas tout à fait identiques et nécessitent d'être étudié séparément. C'est pourquoi nous examinerons d'abord les cas d'exonération de la partie responsable (§I) ensuite les cas d'exonération de la responsabilité pour un tiers responsable (§II).

¹ OPA, section 1003 (a) (3).

§I : Les cas d'exonération de la partie responsable.

Aux termes de la section 1002 de l'OPA le propriétaire du navire, l'opérateur ou l'affréteur en coque-nue n'est pas responsable s'il prouve que le déversement ou la menace de déversement ainsi que les dommages et frais engagés sont entièrement causés par :

- Un acte de Dieu.
- Un acte de guerre.
- Un acte ou omission d'un tiers.
- Ou de la combinaison de ces trois cas.

Dans le troisième cas, c'est-à-dire lorsque l'acte du tiers est considéré comme la cause unique de l'accident, en plus d'avoir à prouver l'acte ou l'omission du tiers, le responsable initial doit prouver qu'il n'a commis aucune négligence. Il doit, entre autres apporter la preuve qu'il a pris les mesures préventives adéquates compte tenu des caractéristiques du pétrole et des autres circonstances de l'accident et doit justifier qu'il a pris des précautions à l'encontre des actes prévisibles ou omissions du tiers en question ainsi que des conséquences prévisibles de ces actes et omissions¹.

Pour tous les cas exonératoires que nous avons cités, il est impossible à la partie responsable de s'exonérer de sa responsabilité si elle a « *omis ou refusé de signaler l'accident alors qu'elle était au courant de l'accident ou devait l'être ; de fournir toute coopération raisonnable réclamée par les autorités compétentes dont les activités d'enlèvement d'hydrocarbures ; ou de se conformer avec le plan d'urgence national, sans une raison suffisante* »².

En plus des quatre cas énumérés ci-dessus excluant la responsabilité de la partie responsable en vertu de la section 1002 de l'OPA, la partie responsable est libérée de son obligation d'indemniser le demandeur des dommages et intérêts, si l'accident a été causé par la faute lourde ou la faute intentionnelle (*gross negligence or willful misconduct*) du demandeur³. Autrement dit, le responsable ne peut s'exonérer de son obligation de

¹ O.P.A., section 1003 (a) (3) (A) et (B).

² J. Hay, « *Analyse économique du système international C.L.C./F.I.P.O.L. comme instrument de prévention des marées noires* », thèse de doctorat, Brest, 2006, p. 74 ; et O.P.A., section 1003 (c).

³ O.P.A., section 1003(b).

rembourser le demandeur que si ce dernier a commis une faute très grave. Cette disposition accorde une meilleure protection aux intérêts des demandeurs, qui sont ici surtout les gouvernements fédéraux ou étatiques, étant donné qu'une victime privée arrive rarement à causer un tel accident.

Il faut signaler enfin que l'O.P.A. supprime comme cas d'exonération de la responsabilité la négligence de la part du gouvernement des Etats Unis, dans le maintien des aides à la navigation par exemple. Or, la négligence du gouvernement a été une cause traditionnelle qui libère le propriétaire de navire de toutes ses obligations de réparer¹. Il en résulte que seule une faute grave ou un acte intentionnel commis par le gouvernement des Etats Unis causant le déversement d'hydrocarbures soulage l'armateur de ses obligations de remboursement uniquement envers le gouvernement.

§ II : Les cas d'exonération de la responsabilité pour un tiers responsable.

L'O.P.A. ne contient pas de dispositions spéciales citant spécialement les cas d'exonération de la responsabilité pour le tiers responsable. C'est donc implicitement, en se basant sur les cas dont bénéficie la partie responsable que nous pouvons déduire les cas dont les tiers responsables peuvent se prévenir.

Par conséquent si l'acte ou l'omission du tiers responsable combiné avec l'acte de Dieu ou l'acte de guerre constituent la cause de l'accident, le tiers ne peut s'exonérer de sa responsabilité, puisque la section 1002 sur la responsabilité du tiers énonce que la combinaison de l'acte de Dieu et de l'acte de guerre établit la responsabilité de ce dernier.

Si par exemple, le navire du tiers aborde un pétrolier, mais que cet acte d'abordage est entièrement dû à un acte de Dieu, le tiers peut être exempté complètement de la responsabilité. Le tiers peut également se dégager de sa responsabilité envers le gouvernement demandeur d'indemnisation, si la faute grave de celui-ci, dans l'aide à la navigation par exemple, a été la cause de l'accident de la collision.

¹ Voir, supra p. 61.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

Sous-section III : La limitation de responsabilité.

Il convient, ici, d'analyser les limites applicables à la partie responsable (§I) et celles applicables au tiers responsable (§II), ainsi que la garantie financière (§III) et les cas où la partie responsable perd son droit de limitation (§IV).

§I : Les limites applicables à la partie responsable.

En ce qui concerne les limites de responsabilité, l'O.P.A. traite différemment les navires citernes « *Tank Vessels* » des navires ordinaires et des plates-formes offshore. Depuis 2006, cette distinction ainsi que le montant des plafonds ont été amendés¹ par la section 3. A l'issue de ces amendements, la distinction des plafonds prend en compte la conception du navire (coque simple ou double coque). Ces amendements définissent les limites de responsabilité selon le tableau ci-dessus :

Si le navire est	Limites initiales 1990 le montant le plus élevé était retenu	Limites amendées 2006 le montant le plus élevé est retenu
Navire-citerne < ou égal à 3000 tjb simple coque ou double fond	\$1,200 par tjb ou \$2 millions	\$3,000 par tjb ou \$6 millions
Navire-citerne > à 3000 tjb simple coque ou double fond	\$1,200 par tjb ou \$10 millions	\$3,000 par tjb ou \$22 millions
Navire-citerne < ou égal à 3000 tjb double coque	\$1,200 par tjb ou \$2 millions	\$1,900 par tjb ou \$4 millions
Navire-citerne > à 3000 tjb double coque	\$1,200 par tjb ou \$10 millions	\$1,900 par tjb ou \$16 millions

¹ Section 603 du Coast Guard and Maritime Transportation Act.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

Tout autre navire	\$600 par tjb ou \$500,000	\$950 par tjb ou \$800,000
-------------------	----------------------------	----------------------------

Tableau 2 : les limites de responsabilité selon l'O.P.A., source : « *United States Coast Guard* », rapport annuel 2001.

En ce qui concerne les navires citernes, les montants ainsi amendés sont entrés en vigueur pour les dommages de pollution ou les menaces de pollution survenues après le 9 Octobre 2006. Quant aux navires ordinaires, les montants ainsi amendés sont entrés en vigueur pour les dommages de pollution ou les menaces de pollution survenues après le 11 Juillet 2006.

Pour ce qui a trait aux plateformes offshore la responsabilité de la partie responsable n'a pas été modifiée par l'amendement de 2006. Celle-ci reste limitée à la prise en charge totale des coûts de nettoyage et aux versements des dommages et intérêts d'un montant maximum de 75 millions de dollars¹.

§II : Les limites applicables aux tiers responsables.

Dans le cas où le tiers responsable est un navire, les limites de responsabilité sont identiques à celles du navire pollueur. Autrement dit, il faut distinguer s'il s'agit d'un pétrolier ou d'un navire ordinaire pour déterminer les limites de sa responsabilité².

Dans les autres cas, à savoir si l'acte ou l'omission du tiers responsable n'est pas lié à un navire, les limites de la responsabilité du tiers ne dépassent pas celles qui auraient été appliquées aux propriétaires du navire déchargeurs du pétrole, si ce dernier était responsable³.

§III : L'existence d'une garantie financière.

Selon les termes de la section 1016 de l'O.P.A., tous les navires au-delà de 300 tonneaux de jauge brut, qu'il s'agisse de pétrolier ou de navire, à cargaison sèche, doivent obtenir un certificat attestant leur capacité financière satisfaisant le maximum de responsabilité en vertu de l'O.P.A., pour pouvoir entrer dans un port Américain. Les navires citernes qui n'entrent pas dans le port, mais qui transbordent ou allègent du pétrole dans la

¹ O.P.A., section 1004 (a) (3).

² O.P.A., section 1002 (d) (2) (A).

³ O.P.A., section 1002 (d) (2) (B).

Zone Economique Exclusive sur un autre navire destiné au port des Etats Unis doivent aussi posséder un certificat.

Si la partie responsable exploite plus d'un navire-citerne, elle doit se procurer une garantie financière couvrant le maximum de responsabilité correspondant au navire ayant le plus grand tonnage¹. La responsabilité financière peut être établie sous forme d'une assurance, d'un cautionnement, d'une garantie, d'une lettre de crédit, d'une auto-assurance ou sous d'autres formes².

L'O.P.A. prévoit également des sanctions dans le cas où le navire ne remplirait pas les obligations concernant le certificat financier, telles que le reçu d'entrée au port, ou la saisie du navire³.

§IV : Le refus de limitation de responsabilité.

De manière similaire au régime international, la limitation de responsabilité financière de la partie responsable n'est pas absolue. En effet, aux termes de l'OPA, la partie responsable perd son droit de limitation dans les circonstances suivantes :

- En cas de faute lourde ou délibérée de sa part ;
- En cas de violation de la réglementation en matière de sécurité maritime, de construction ou de navigation ;
- Dans le cas où elle a omis de reporter l'accident dans les plus brefs délais ;
- Où encore dans le cas où elle n'a pas apporté son concours (coopération et assistance) aux opérations de nettoyage⁴.

Pour en finir avec ce chapitre, il nous paraît utile relever de façon succincte les principales différences entre les dispositions du régime International et du régime Américain.

La différence qui paraît évidente de prime abord réside dans le nombre d'acteurs sur lequel chacun des régimes canalise la responsabilité du dommage par pollution.

¹ O.P.A., section 1016 (a).

² O.P.A., section 1016 (e).

³ O.P.A., section 1016 (b).

⁴ O.P.A., section 1004 (c).

Tandis que la C.L.C. de 1969/1992 met en place une canalisation étroite de la responsabilité sur la seule personne du propriétaire du pétrolier en offrant une protection aux autres acteurs du transport maritime d'hydrocarbures (préposés, mandataires, pilotes, affréteurs etc...), le régime Américain canalise la responsabilité du dommage de pollution par les hydrocarbures sur un ensemble plus large d'acteurs. Pour les navires-citernes quatre personnes peuvent être tenues comme responsables (Propriétaire, opérateur, affréteur, tiers responsable). Pour les plates formes pétrolières considérées comme « *offshore facility* », deux acteurs peuvent être désignés (le preneur de bail de la zone géographique où est installée l'infrastructure ou le titulaire de l'exploitation) et pour les plates formes assimilées aux navires-citernes (cas où le montant total des dommages résultants de la pollution n'excèdent pas le montant de limitation maximum fixé pour les navires-citernes), les responsables sont identiques à ceux énumérés pour ce type de navires.

En ce qui concerne les infrastructures visées, le régime de responsabilité établi par l'O.P.A. vise une catégorie plus large de navires susceptibles d'être désignés comme responsable que celle définie dans le régime C.L.C./F.I.P.O.L. L'O.P.A. vise non seulement les navires spécifiques au transport d'hydrocarbures, tels que les navires-citernes, mais également les navires étrangers à ce type de transport, tels que les navires de cargaison sèche, des navires de croisière ou encore des navires ordinaires.

Pour ce qui est des dommages visés, la particularité du régime Américain tient dans l'admission d'une disposition spécifique à la réparation du dommage écologique pur que l'on ne retrouve pas dans le régime C.L.C./F.I.P.O.L.¹.

Outre une définition large mais néanmoins précise des « *ressources naturelles* » devant être réparées et une liste exhaustive des personnes habilitées à agir (*les trustess*) en cas de dommage à l'environnement, ce sont les indications sur les modalités de l'indemnisation de ce dommage spécifique qui distinguent le régime Américain.

Ces modalités de l'indemnisation se présentent sous trois types de mesures :

- Une « *réparation primaire* », qui consiste à prendre les mesures destinées à accélérer le retour des ressources naturelles à leur état initial, telle que la réintroduction d'espèces disparues à la suite du dommage par pollution par exemple.

¹ Voir supra, p. 24 et s.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

- Une « réparation complémentaire » qui consiste à fournir « un niveau de ressources et de services environnementaux comparable à celui qui aurait été fourni si la réparation primaire avait été possible, le cas échéant sur un autre site »¹.

- La réparation directe des frais engagés par les « trustees » dans l'évaluation du dommage écologique pur, ainsi que les mesures destinées à compenser la collectivité de la perte des services environnementaux observée jusqu'à ce que les ressources retrouvent leur état initial.

Une autre différence notable entre les deux régimes tient dans l'approche choisie pour fixer les montants de limitation de responsabilité.

Dans le régime International, la C.L.C. fixe les montants de limitation de responsabilité en fonction de la taille du navire, c'est-à-dire de sa jauge elle ne prend aucun autre critère en compte tandis que le système Américain se place dans une logique tout à fait différente. En effet, l'O.P.A. établit une distinction au sein de ses montants en fonction de la taille mais également du type de coque des navires : Elle distingue les navires-citernes de plus ou moins 3000 (tjb) à simple coque de ceux à double coque.

Signalons enfin que l'O.P.A. s'applique également au déversement provenant d'une plate forme pétrolière. Au niveau de la canalisation de la responsabilité, l'O.P.A. fait une distinction selon le montant du dommage lorsqu'il s'agit d'une plateforme classée offshore :

- Si les dommages n'excèdent pas le montant de limitation maximum fixé pour les navires-citernes, la plate forme est considérée comme un pétrolier et dans ce cas le propriétaire et l'exploitant sont considérés comme responsables.

- Si les dommages excèdent le montant de limitation maximum fixé pour Les navires-citernes, la plateforme est alors classée come « *mobile offshore drilling unit* » et dans ce cas c'est le preneur à bail de la zone géographique dans laquelle se situe la plateforme qui est considérée comme responsable. Sa responsabilité est limitée à 75 millions de dollars, sauf pour les coûts d'enlèvement et de nettoyage qu'il doit prendre en charge de façon intégrale.

¹ V. Rebeyrol, la marée noire dans le golfe du Mexique : le temps du droit, la Semaine Juridique, édition générale n° 6, p. 6.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

A l'opposé, le système International en vertu de la C.L.C./F.I.P.O.L. ne contient aucune disposition relative aux activités pétrolières offshore.

Nous avons tenté de dégager dans ce chapitre les grandes lignes de l'O.P.A. concernant la responsabilité en matière de pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures. Ce chapitre est évidemment succinct dans la mesure où l'O.P.A. est une loi bien longue et très compliquée qui englobe tous les sujets de pollution par les hydrocarbures. C'est la raison pour laquelle, nous avons choisi d'insister sur les points fondamentaux de l'O.P.A. en essayant de clarifier un tant soit peu ces points extrêmement difficiles, parfois ambigus et contradictoires.

Nous ne pouvons clore cette première partie de notre étude sans donner un bref aperçu du droit algérien sur la question de la responsabilité du transporteur maritime d'hydrocarbures pour faits de pollution¹.

Ayant pris conscience des risques particuliers résultant du transport maritime des hydrocarbures, le législateur Algérien a choisi, en application des Conventions ratifiées par notre pays, d'édicter des règles spécifiques en s'écartant des règles classiques du droit de la responsabilité civile. Ainsi pour tenir compte de ces risques, il a institué un système de responsabilité objective à la charge du propriétaire du navire pollueur ayant pour fondement la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ce système permet aux victimes d'obtenir une indemnisation même en l'absence de faute du propriétaire du navire. En effet, aussi bien le code maritime que la loi relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable² rendent le propriétaire du navire, c'est-à-dire la personne au nom de laquelle le navire est immatriculé, responsable pour tout dommage de pollution résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures de son navire. Le législateur prend même le soin de renforcer la canalisation de la responsabilité sur le propriétaire du navire en excluant toute demande d'indemnisation contre les préposés ou mandataires du propriétaire³.

Toutefois le code maritime prévoit un certain nombre d'exonération. En effet, le propriétaire ne sera pas responsable s'il prouve que les dommages ont été provoqués par un acte de guerre, des hostilités, une guerre civile, une insurrection ou encore par un phénomène

¹ Voir sur cette question, M. Kahloula, « *Le droit Algérien face à la pollution de la mer par les navires pétroliers* », revue des sciences juridiques, administratives et politiques, n° 15 – 2013, p 9 et s., université de Tlemcen.

² Article 58 de la loi relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable.

³ Article 137 alinéa 2 du code maritime Algérien.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

naturel, mais seulement dans l'hypothèse où celui-ci présente un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible¹, ce qui exclut la force majeure banale non exceptionnelle. Il peut également s'exonérer en prouvant que la faute intentionnelle d'un tiers est à l'origine des dommages², ou, enfin que ceux-ci résultent de la négligence des autorités responsables de « l'entretien des feux ou autres aides à la navigation »³.

En outre, le propriétaire peut prévoir une limitation de sa responsabilité⁴. En effet, la lourde responsabilité qui pèse sur le propriétaire du navire pollueur fait l'objet d'une limitation dans son montant. Il s'agit là de l'une des institutions traditionnelles les plus spécifiques du droit maritime et que l'on retrouve dans la plupart des Conventions relatives à la responsabilité civile dans un contexte de transport par mer. Elle permet au propriétaire du navire de limiter sa responsabilité à un certain montant calculé en fonction du tonnage du navire selon les règles établies à cet effet par la Convention de 1969 pour les dommages de pollution par les hydrocarbures⁵.

Ainsi, pour chaque événement de pollution, le propriétaire du navire peut opposer à l'ensemble des réclamations nées de l'accident, le Fonds de limitation qu'il doit constituer, soit par le dépôt de la somme soit par la présentation d'une garantie bancaire, auprès de la juridiction où une action en réparation des dommages est engagée. (Article 123 du code maritime). Le propriétaire du navire ne peut être recherché au-delà de ce Fonds, sauf en cas de faute personnelle de sa part. Il convient néanmoins de noter que la preuve de la faute personnelle du propriétaire est souvent délicate à établir ce qui minimise les chances d'écarter le plafond de réparation.

Signalons enfin, qu'en application du protocole de Londres du 20 Novembre 1992⁶, le code maritime fait obligation au propriétaire du navire de souscrire une assurance ou une garantie financière pour couvrir sa responsabilité, exception faite des navires transportant une cargaison d'hydrocarbures inférieure à 2000 tonnes (article 130 du code maritime). L'assureur

¹ Article 118/a du code maritime.

² Article 118/b du code maritime.

³ Article 118/c du code maritime.

⁴ Article 121 du code maritime.

⁵ Cette responsabilité est calculée en fonction du tonnage du navire à hauteur de 420 D.T.S. par tonneau après une première mise forfaitaire de 3 millions de D.T.S. pour les 5000 premiers tonneaux de jauge du navire (soit pour l'Erika 12.500.000 E) D.T.S. = droits de tirages spéciaux (1 E = 0,90 D.T.S.).

⁶ Protocole de Londres du 20 Novembre 1992, modifiant la Convention internationale sur « la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » signée à Bruxelles le 29 Novembre 1969, ratifiée par l'Algérie en date du 18 Avril 1998 (décret présidentiel n° 98-124, J.O.R.A. n° 25 du 26 Avril 1998).

ou la personne dont émane la garantie peut constituer un Fonds de limitation qui aura les mêmes effets que si le Fonds était constitué par le propriétaire.

Dans ce contexte se pose la question de la juridiction compétente pour connaître des actions en réparation des dommages causés par la pollution de la mer par les navires pétroliers. A cet égard il y a lieu de distinguer selon que la pollution a causé des dommages exclusivement sur le territoire Algérien, y compris la mer territoriale (ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer ces dommages) ou sur le territoire Algérien y compris la mer territoriale et sur le territoire des autres Etats qui sont parties à la même Convention internationale que l'Algérie.

Dans la première hypothèse, la victime doit, selon les dispositions du code maritime, agir devant la juridiction algérienne compétente puisque le dommage s'est réalisé dans une zone soumise à la souveraineté du pays.

Dans la deuxième hypothèse la victime peut, à son choix et indifféremment agir devant la juridiction algérienne compétente ou devant la juridiction compétente des autres Etats qui sont parties à la même Convention internationale que l'Algérie et dont le territoire a été atteint par la pollution.

Lorsque l'origine de la pollution due à un navire pétrolier, se situe en haute mer, (soit parce qu'il a lâché des hydrocarbures soit parce qu'à la suite d'un accident, des flots de mazout se sont échappés de ses citernes), alors que les conséquences s'en font sentir dans les eaux territoriales algériennes ou sur la zone littorale, les victimes de la pollution qui en résulte doivent pouvoir agir à leur choix devant les juridictions algériennes compétentes, puisque c'est dans une zone relevant de la souveraineté territoriale nationale que le dommage s'est réalisé.

Pour conclure, nous dirons qu'en l'état actuel du droit positif algérien, le système de réparation des dommages engendrés par les navires pétroliers est en entière conformité avec les Conventions internationales ratifiées par notre pays.

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE.

La première partie de notre étude a consisté à présenter les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime d'hydrocarbures pour faits de pollution à savoir le régime international de responsabilité à travers l'analyse de la convention de 1969/1992 et le régime Américain de responsabilité à travers l'analyse de l'O.P.A.

L'étude du régime international de responsabilité a montré que la responsabilité est une responsabilité de type objectif, mais limitée et canalisée sur le seul propriétaire immatriculé du navire. A cet égard, nos observations nous ont montré que, pour beaucoup d'auteurs¹, le postulat selon lequel le choix du propriétaire immatriculé du navire était le plus commode, en exposant une personne solvable et facilement identifiable, doit être remis en cause. En effet, à l'image des affaires de l'*Erika* et du *Prestige*, force est de constater que la canalisation de la responsabilité sur le seul armateur a pour conséquences de créer des problèmes d'insolvabilité, ce qui va à l'encontre de l'idée initiale des rédacteurs de la C.L.C. de 1969. Cette canalisation devient trop facilement un moyen pour les responsables potentiels d'organiser leur insolvabilité, le plus souvent par le biais d'une multitude de sociétés écrans. A ce titre, nous avons cité l'exemple du système Américain qui tout en gardant une responsabilité canalisée, élargit la notion de partie responsable à un ensemble d'acteurs, et remet en cause le fondement d'une responsabilité limitée en introduisant la possibilité de reconnaître une responsabilité illimitée assortie de garanties financières assurant une solvabilité substantielle de la part de la partie désignée comme responsable. Par ailleurs, nous avons pu remarquer que l'O.P.A. se distingue fortement du système de la C.L.C. par la prise en compte d'un spectre plus large de dommage économique mais également écologique. Nous avons également constaté que le caractère contraignant de l'O.P.A. s'exprime non seulement dans la difficile obtention des cas d'exonération de responsabilité, mais également dans les nombreux cas de refus pesant sur les limitations de responsabilité. Ces restrictions peuvent parfois aller jusqu'à un régime de responsabilité illimitée. Cette spécificité du régime Américain trouve sa raison dans l'exception faite au principe de primauté de la loi fédérale sur les lois fédérées. Cependant, l'existence d'un système indépendant du système international, à savoir celui institué par les Etats Unis, risque de créer une menace pour les Conventions internationales. En effet, Cette solution unilatérale constitue, sans doute, un obstacle extrinsèque à l'application universelle des Conventions.

¹ A. Vialard, P. Bonassies.

PREMIERE PARTIE : Les principaux régimes de responsabilité du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollutions

Les principaux régimes de responsabilité tels que nous les avons définis dans cette première partie constituent un premier palier d'indemnisation des dommages par pollution tout en garantissant la solvabilité du responsable désigné. Il convient maintenant d'étudier, dans une deuxième partie, le deuxième palier qui intervient comme un complément et/ou un suppléant, lorsque l'indemnisation prévue par le premier palier est indisponible ou insuffisante.

DEUXIEME PARTIE

Les principaux régimes d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : Les Fonds d'indemnisation.

Nous consacrerons cette deuxième partie à l'examen de la Convention internationale de 1971/1992 portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (F.I.P.O.L.). Le point le plus essentiel à retenir dès le début de notre étude est qu'il s'agit d'une Convention qui ne crée pas de responsabilité, mais des obligations financières d'indemnisation. Et ces obligations sont assumées par les propriétaires de la cargaison d'hydrocarbures, à savoir les compagnies pétrolières. A côté de ces obligations que crée la Convention de 1971/1992, celle-ci offre aussi des droits d'indemnisation et de prise en charge financière dont les victimes de pollution et les armateurs peuvent jouir. Par ces deux aspects, droits et obligations, la Convention de 1971 réalise non seulement une indemnisation satisfaisante des victimes de pollution, mais aussi un partage équitable de responsabilité et d'indemnisation entre les armateurs et les chargeurs. **(Chapitre I)**. Les Etats Unis ont considéré ce système comme insuffisant et se sont dotés d'une législation unilatérale très sévère représentée par l'Oil Pollution Act de 1990 qui prévoit aussi un Fonds d'indemnisation pour compléter le premier degré de responsabilité **(chapitre II)**.

Chapitre I : Le régime international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : La Convention de 1971/1992 portant création du F.I.P.O.L.

La Convention de 1969 faisait reposer l'indemnisation sur le seul propriétaire de navire, alors que le dommage avait en fait été causé par la cargaison. C'est pourquoi fut signé le 18 Décembre 1971 à Bruxelles une Convention portant création d'un Fonds International d'Indemnisation pour les dommages dus à la « *pollution par les hydrocarbures* » (F.I.P.O.L.)¹. Le Fonds est constitué par les propriétaires de cargaison. Comme la Convention

¹ Cette Convention a été ratifiée par l'Algérie en vertu de l'ordonnance n°74-55 du 13 Mai 1974, J.O.R.A.D.P. n° 45 4 Juin 1974.

de 1969, la Convention de 1971, a été modifiée par un protocole signé, lui aussi, le 27 Novembre 1992, dont le texte a été intégré à la Convention de 1971, ainsi devenue la Convention de 1971/1992¹. Un protocole, adopté le 16 Mai 2003, a, de nouveau modifié les textes originaux².

En même temps que les Conventions, a été préparé dans un autre cercle d'autres systèmes dits volontaires que composent le TOVALOP et le CRISTAL. Ces deux systèmes, qui ont joué un rôle important dans l'indemnisation des dommages de pollution, ont été tous les deux dissous le 20 février 1997, du fait de l'entrée en vigueur du protocole de 1992 de la Convention de 1971. A la suite de la mise en place du Fonds complémentaire³, qui allait faire peser une lourde charge sur les entreprises pétrolières, l'International Group of P&I Clubs⁴ a pensé que les armateurs pétroliers devaient, par l'intermédiaire des Clubs, s'associer à l'effort des entreprises pétrolières. De la même manière qu'ils avaient mis en place en 1969 le système TOVALOP, ils ont décidé de créer deux autres nouveaux systèmes (TOPIA 2006 et STOPIA 2006) propre à assurer leurs contributions à la réparation des dommages de pollution.

Notre étude portera donc principalement sur l'objet et le champ d'application de cette Convention (**Section I**) nous nous intéresserons ensuite aux systèmes volontaires d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (**Section II**).

Section I : L'objet et le champ d'application de la Convention de 1971/1992.

Nous nous bornerons dans cette section à déterminer d'une part l'objet de la Convention de 1971/1992 (**Sous-section I**) et d'autre part, à délimiter son champ d'application (**Sous-section II**). Par ailleurs nous décrirons la structure du Fonds International d'Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) créé par cette Convention (**sous-section III**).

¹ Ce protocole a été ratifié par l'Algérie en vertu du décret présidentiel n° 98-124 du 18 Avril 1998, J.O.R.A.D.P. n° 25 du 26 Avril 1998.

² D.M.F. 2004, hors série n°9, au numéro 1.

³ Voir infra, p. 126.

⁴ Voir supra, p. 74.

Sous-section I : L'objet de la Convention de 1971/1992.

L'objet principal de la Convention est la création du F.I.P.O.L. qui a pour fonction d'une part d'apporter, dans certains cas, aux victimes de pollution une contribution complémentaire à la réparation résultant de l'application de la Convention de 1969/1992 qui ne peut dans tous les cas couvrir d'une façon suffisante et équitable les dommages de pollution, notamment en cas d'accidents de pollution catastrophiques (§I) et d'autre part, de prendre en charge financièrement les propriétaires des navires, prise en charge supprimée dans le protocole de 1992 (§ II).

§I : L'indemnisation complémentaire de dommages par pollution.

A : Les cas où le FIPOL est engagé :

Aux termes de l'article 4 §I, le F.I.P.O.L. est tenu d'indemniser les personnes subissant des dommages par pollution dans les cas suivants :

1- Au cas où le propriétaire du navire est exonéré de sa responsabilité.

Selon le sous paragraphe « a » de la Convention de 1971, le F.I.P.O.L. intervient pour réparer les dommages par pollution au cas où le propriétaire du navire n'est pas considéré comme responsable selon la Convention de 1969(C.L.C.). D'une manière générale, lorsque le propriétaire du navire est exonéré de sa responsabilité aux termes de la C.L.C. pour les « *dommages de pollution* », suite à un incident dû à un fait de force majeure, ou causé par un acte intentionnel d'un tiers ou encore par la négligence des gouvernements, le F.I.P.O.L. se substitue aux propriétaires pour indemniser toute personne ayant subi des « *dommages par pollution* » y compris les frais des « *mesures de sauvegarde* ».

2- En cas d'incapacité financière du propriétaire du navire et de son garant.

En vertu du sous paragraphe « b » de la Convention de 1971, le F.I.P.O.L. est engagé pour indemniser les victimes au cas où le propriétaire responsable au terme de la C.L.C. se trouve dans l'incapacité financière de s'acquitter de ses obligations et dans l'insuffisance de sa garantie financière de couvrir les dommages en question.

Il convient d'analyser l'intervention du F.I.P.O.L. Lorsque le propriétaire est dans l'incapacité absolue de payer, le F.I.P.O.L. joue le rôle de suppléant. Mais lorsque la garantie

financière du propriétaire ne couvre pas entièrement les dommages pour lesquels il est responsable, le F.I.P.O.L. vient prendre le relais et joue un rôle complémentaire en venant apporter un complément pour remplir cette partie de la responsabilité non exécutée par le propriétaire. Cependant, le F.I.P.O.L. n'intervient que si la victime du « *dommage par pollution après avoir pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui sont ouverts, n'a pu obtenir intégralement le montant des indemnités qui lui sont dus au terme de la Convention sur la responsabilité*¹ ».

Cette disposition a pour effet de faire de l'industrie pétrolière l'assureur des industries des transports et des assurances maritimes contre une faillite. Cette disposition a été violemment critiquée pendant la Conférence, mais la suppression aurait eu pour conséquences graves de priver les parties lésées d'une indemnisation.

L'incapacité financière du propriétaire mérite d'être précisée. En ce qui concerne les navires qui sont tenus de s'assurer aux termes de la C.L.C. c'est à dire ceux transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, l'insolvabilité signifie celle du propriétaire responsable et de son assureur. Pour les autres navires, c'est-à-dire ceux transportant moins de 2000 tonnes d'hydrocarbures, ou les navires commerciaux appartenant à un état, en somme ceux qui ne sont pas tenus de souscrire une assurance selon la C.L.C., comme il n'est pas sûr d'avoir un assureur derrière eux, le fonds doit indemniser les victimes, en cas d'incapacité financière des propriétaires.

3- Au cas où les limites de responsabilité de la C.L.C. sont dépassées.

Selon l'article 4, paragraphe 1, sous paragraphe « c », le F.I.P.O.L. intervient pour indemniser les dommages excédant les limites de la responsabilité du propriétaire selon la C.L.C.. Ici le rôle du F.I.P.O.L. est sans doute complémentaire.

Il ressort de ce sous paragraphe trois situations où le montant d'indemnisation de base à partir duquel le F.I.P.O.L. doit agir n'est pas toujours identique.

La première situation est celle où le navire pollueur est immatriculé dans un Etat partie à la C.L.C., dont le propriétaire, sans une faute personnelle de sa part, se voit limiter sa responsabilité à 2000 francs par tonneau de jauge du navire, le F.I.P.O.L. indemnise les dommages par pollution au-delà de ce montant.

¹ Art. 4 § « b » de la Convention de 1971.

La deuxième situation se présente quand le navire pollueur est immatriculé dans un état qui n'est pas partie à la C.L.C. aux termes de laquelle le propriétaire est responsable puisque celle-ci s'applique indépendamment de la nationalité du navire et, en l'absence d'une faute personnelle de sa part, le propriétaire du navire bénéficie de la limitation de sa responsabilité offerte par la C.L.C. Dans ce cas, le fonds rembourse les victimes, comme dans la précédente situation, pour les dommages qu'elles ont subis dépassant les limites de la C.L.C.

Dans ces deux situations, la responsabilité et l'indemnisation sont d'ordres identiques.

La troisième situation est celle où le navire pollueur est immatriculé dans un Etat partie à la Convention de 1957¹ sur la limitation de responsabilité. S'il arrive qu'un navire cause des dommages de pollution sur le territoire d'un Etat partie à la fois à la Convention de 1971 (bien sûr aussi à la C.L.C.) et à la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité, les actions pourront être intentées devant les tribunaux de cet Etat contre le propriétaire du navire et le F.I.P.O.L. Dans ce cas les tribunaux appliqueront aux propriétaires les limites fixées par la Convention de 1957, c'est à dire 1000 francs par tonneau, et le montant que le fonds devra à avoir à acquitter pourra être calculé à partir du seuil de 1000 francs².

Il est clair que cette situation est défavorable à la ratification de la C.L.C. et de la Convention de 1971 par les puissances maritimes qui sont parties à la Convention de 1957³. Elle n'est pourtant pas opposable sur le plan international, étant donné que l'adhésion d'un Etat à une nouvelle Convention ne le dégage pas de ses obligations découlant des autres Conventions auxquelles il est toujours partie. Seuls les Etats contractants peuvent réagir, s'ils veulent que la limite de la C.L.C. soit appliquée à tous les navires, en prenant des mesures législatives appropriées⁴. Dans le cas contraire, des traitements discriminatoires sont

¹ Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer conclue à Bruxelles le 10 Octobre 1957, modifiée par le protocole conclu à Bruxelles le 21 Novembre 1979.

² Voir O.M.C.I., document officiel de la conférence de 1971 sur la création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, LEG/Conf. 2/3, P.61-62.

³ O.M.C.I., document officiel de la conférence de 1971 sur la création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, LEG/Conf.2/C. 1/SR. 5, P. 342-343.

⁴ A titre d'exemple, l'Angleterre ne fixe qu'une seule limite de responsabilité à savoir celle établie par la C.L.C. afin d'éviter toute anomalie éventuelle découlant d'une limite supérieure imposée aux navires battant pavillon britannique et non à ceux qui battent pavillon étranger. Voir O.M.C.I., document officiel de la conférence de 1971. sur la création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, LEG/Conf. 2/C. 1/SR. 5, P. 345. Mais en France la loi stipulait que l'indemnisation était limitée au montant spécifié par la Convention de 1957 pour un navire battant pavillon d'un état partie à celle-ci. 2/C. 1/SR. 5, P.344.

inévitables. En effet, un Etat partie à la C.L.C. appliquerait les limites plus élevés de cette dernière aux navires battant son pavillon, et les limites de la Convention de 1957 aux navires battants pavillons des Etats parties à cette dernière.

Nous avons ainsi décrit, globalement les trois cas où le fonds est appelé à intervenir pour réparer les dommages par pollution.

B : Les cas d'exonération du F.I.P.O.L.

Il s'agit de comparer les cas qui excluent l'indemnisation du F.I.P.O.L. selon la convention de 1971 avec ceux prévus dans la convention de 1969.

1: Les cas d'exonération prévus par la C.L.C. où le F.I.P.O.L. est exonéré.

a - l'acte de guerre.

L'acte de guerre est le seul cas cité dans les deux conventions qui exclut les propriétaires de navire et le F.I.P.O.L. des obligations d'indemnisation. Si le « *dommage par pollution* » résulte d'un acte de guerre ou d'autres hostilités ; le F.I.P.O.L. est libéré de toute obligation de paiement aux victimes.¹

b - La source inconnue de pollution.

Le fonds n'a pas d'obligation d'indemnisation, « *si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un évènement mettant en cause un ou plusieurs navires* », autrement dit si la source de la pollution est inconnue. Aussi le F.I.P.O.L. reste -t-il indifférent à une pollution de source inconnue. Cependant l'exigence de la connaissance de cette source n'est pas absolue, il suffit qu'elle soit identifiée de façon relativement générale : Le demandeur aura à prouver que les hydrocarbures ont été déversés d'un ou de plusieurs navires². Ce qui signifie que dans le cas où plusieurs navires se trouvent dans la zone considérée au même moment de l'accident d'où résulte une fuite d'hydrocarbures, les demandeurs n'ont pas à apporter la preuve que les hydrocarbures ont effectivement fui d'un tel ou tel autre navire précis, ce qui pourrait être très difficile pour eux. En effet il existe des « *dommages de pollution* » causés par la fuite d'hydrocarbures venant des navires dont la source n'a pas été décelée de façon à montrer de quel navire précis elle provient. Par exemple en cas d'abordage

¹ Convention de 1971, art. 4, §2 (a).

² Rémond – Goulloud, « *du droit de détruire essai sur le droit de l'environnement* », P.U.F., 1989, p. 177.

entre deux navires transportant des hydrocarbures en vrac, les victimes se trouvent souvent dans l'impossibilité de prouver de quel navire proviennent les hydrocarbures polluants. C'est sans doute la raison pour laquelle les négociateurs ont remplacé la formule initiale du projet de convention qui était « *si l'identité du navire qui a causé le dommage n'a pas été établie* »¹ par une formule moins rigoureuse : « *si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un évènement mettant en cause un ou plusieurs navires* »².

Cette formule certes moins rigoureuse implique cependant une seconde exigence : Afin d'obtenir l'indemnisation du F.I.P.O.L., les demandeurs doivent prouver qu'il existe un lien de causalité entre l'évènement mettant en cause un ou plusieurs navires et le dommage. Autrement dit le dommage doit pouvoir se rattacher à un évènement qui doit être à l'origine de la fuite des hydrocarbures. Cette exigence du lien de causalité entre dommage et évènement constitue un autre verrouillage des demandes d'indemnisation. En présence d'une pollution, sans avoir à prouver de quel navire précis provient la fuite, les demandeurs doivent néanmoins apporter la preuve que cette fuite est liée à un évènement.

c - La négligence de la victime.

L'article IV §3 stipule : « *si le Fonds prouve que le « dommage par pollution » résulte, en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le Fonds peut être exonéré de tout ou partie de son obligation d'indemniser la dite personne sauf en ce qui concerne les mesures préventives visées au paragraphe 1. Le Fonds est de toute manière exonéré dans la mesure où le propriétaire a pu l'être au terme de l'article III §3 de la convention sur la responsabilité* ».

Il ressort de la lecture du §3 de l'article IV une contradiction entre la phrase conditionnelle : « *sauf en ce qui concerne les mesures préventives visées au §1* » et la dernière phrase : « *le Fonds est, de toute manière, exonéré dans la mesure où le propriétaire a pu l'être au terme de l'article III §3 de la convention sur la responsabilité* », ce qui a produit des hésitations dans l'application de la convention de 1971³. Cette contradiction a été relevée par les négociateurs en 1992 qui ont réécrit ainsi le §3 : « *si le Fonds prouve que le « dommage par pollution » résulte, en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi*

¹ Documents de l'O.M.I., 1971, LEG/CONF 2/3, p. 51.

² Convention de 1971 portant création du F.I.P.O.L., art. IV, §2 (b).

³ Document de l'O.N.U., 1984, LEG/CONF. 6/C.2/FR. 21, p.8.

ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le Fonds peut être exonéré de tout ou partie de son obligation d'indemniser cette personne. Le Fonds est de toute manière exonéré dans la mesure où le propriétaire a pu l'être aux termes de l'article III §3 de la convention de 1992 sur la responsabilité. Toutefois, cette exonération du Fonds ne s'applique pas aux « mesures de sauvegarde ».

La réécriture de ce paragraphe permet de donner un statut particulier aux « mesures de sauvegarde ». Ainsi, afin d'encourager de rapides actions suite à un événement, le F.I.P.O.L. de 1992 indemniser les frais des « mesures de sauvegarde », en toutes circonstances prises par toutes personnes, même si leurs négligences ou leur intention de causer un dommage est à l'origine de l'accident.

1: les cas d'exonération prévus par la C.L.C. où le F.I.P.O.L. n'est pas exonéré.

a - Le phénomène naturel.

A la différence de la convention de 1969/1992 le phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible¹ n'est pas prévu dans la convention de 1971 comme un cas exonératoire de l'indemnisation du F.I.P.O.L.

En conséquence, si un accident de pollution est uniquement causé par un phénomène naturel, (mauvais temps), le Fonds doit indemniser les victimes, alors que, rappelons nous, le propriétaire du navire n'a aucune responsabilité.

Si on a admis que l'acte de guerre entraîne une exclusion d'indemnisation dont le F.I.P.O.L. peut bénéficier, tout en refusant le phénomène naturel, c'est parce qu'à notre avis celui-ci a un caractère différent de l'acte de guerre dans lequel la volonté humaine joue un rôle déterminent.

b - Le fait intentionnel d'un tiers.

Le fait intentionnel d'un tiers est également un cas où le propriétaire de navire n'est pas responsable selon la convention de 1969/1992², et où le F.I.P.O.L. continue à devoir une indemnisation aux victimes de pollution. Bien entendu le F.I.P.O.L. conserve tous les droits

¹ Art.III §2 (a), convention de 1969/1992.

² Art.III §2 (b), convention de 1969/1992.

de recours contre le tiers fautif¹, mais cela ne peut pas être considéré comme constituant un cas exonératoire des obligations d'indemnisation.

c - La négligence ou l'action préjudiciable d'un gouvernement.

La négligence ou l'action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable dans l'entretien des feux ou autres aides à la navigation maritime constitue indépendamment un cas d'exonération de la responsabilité du propriétaire de navire dans la convention de 1969/1992, ce qui n'est pas le cas dans la convention de 1971/1992.

La suppression de ce cas d'exonération dans la convention de 1971/1992 présente un grand intérêt pour les demandeurs. En effet leurs droits d'indemnisation par le F.I.P.O.L. ne sont aucunement dérangés à cause de la négligence d'un gouvernement ayant été à l'origine de l'accident. Pour le gouvernement, il se voit refusé l'indemnisation des dommages qu'il a subi, puisque sa négligence constitue une cause dont le F.I.P.O.L. peut se prévaloir pour s'exonérer partiellement de ses obligations.

Cette suppression dans la convention de 19971/1992 nous semble tout à fait logique dans la mesure où il serait inadéquat que le F.I.P.O.L. refuse de payer toutes les victimes pour la faute commise par un gouvernement et qui leur est totalement étrangère.

3 : Le montant des indemnités dues par le F.I.P.O.L.

L'objet principal du F.I.P.O.L. est, comme nous l'avons souligné précédemment, d'apporter aux victimes de pollution une indemnisation complémentaire de celle de l'assurance de l'armateur. Le F.I.P.O.L. intervient pour indemniser les victimes de dommages dus à des pollutions par les hydrocarbures qui ne sont pas pleinement indemnisés dans le cadre des mécanismes de responsabilité civile prévus par la convention de 1969/1992.

Les montants payables par le Fonds sont plafonnés. En 1992, les indemnités payables par le Fonds étaient plafonnés à 135 millions de droits de tirage spéciaux (D.T.S.), soit environ, au 31 décembre 2005 163 millions d'euros.² Compte tenu des variations de change, ce plafond a respectivement atteint 184 millions d'euros pour l'*Erika* et 171 millions d'euros

¹ Article IX Art.III §2 de convention de 1971/1992.

² P. Bonassis et Chritian Scapel , droit maritime L.G.D..J, 2006, p. 318.

pour le *Prestige*¹. Il s'agit de deux cas célèbres de pollution que le Fonds de 1992 a connu et dont il convient d'en faire la genèse :

a - Le cas du naufrage de l'*Erika*.

Le 8 Décembre 1999 l'*Erika*, pétrolier Maltais construit en 1976 chargé de 31000 tonnes de fuel lourd quitte Dunkerque (nord) à destination de Livourne (Italie) pour le compte de Total Fina (affréteur). Sous le coup de conditions météorologiques très défavorables le navire s'est brisé en deux au large du golfe de Gascogne à quelques 60 miles marins au large des côtes Bretonnes. On estime qu'au total 20000 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées en mer, ce qui a engendré une pollution de 400 kilomètres de littoral qui ont été souillés par le fuel.

Au moment du sinistre, la France était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, l'*Erika* avait assuré sa responsabilité contre les risques de pollution par les hydrocarbures auprès de la « *Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd Steamship Mutual* ». Le 14 Mars 2000, à la demande du propriétaire du navire le Tribunal de Commerce de Nantes a ordonné l'ouverture de la procédure en limitation. Il a fixé à 84247733 Francs (soit 12843484 Euros), le montant de limitation applicable à l'*Erika* et a fait savoir que le propriétaire avait constitué un Fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie signée par son assureur en responsabilité, le « *Steamship Mutual* ». En 2002 le Fonds de limitation a été transféré du Tribunal de commerce de Nantes à celui de Rennes. En 2006 il a de nouveau été transféré cette fois auprès du Tribunal de Commerce de Saint-Brieuc. Le montant maximum d'indemnisation disponible pour le sinistre de l'*Erika* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et FIPOL 1992 est de 135 millions de D.T.S., ce qui correspond à 1211966811 Francs (soit 1847631498 Euros). Le niveau de paiement par le Fonds de 1992 était initialement limité à 50% du montant de la perte ou des dommages effectivement subis par chaque demandeur. En Janvier 2001, le Comité Exécutif du Fonds de 1992 a décidé de porter ce niveau de 50% à 60%, puis en Juin 2001 à 80%. En Avril 2003, le niveau des paiements a été porté à 100%.

¹ M. Ndendé, « regard sur les procédures d'indemnisation des victimes de la catastrophe de l'*Erika* », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, 2003, T. XXI, 89, Université de Nantes.

Il faut noter que Total S.A. s'est engagé à ne pas présenter, que ce soit contre le Fonds de 1992 ou contre le Fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur, de demandes d'indemnisation au titre du coût des interventions sur l'épave, du nettoyage du littoral, de l'évacuation des déchets mazoutés et de la campagne de promotion visant à rétablir l'image de marque touristique de la côte atlantique, si, du fait de ces demandes, le montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre dépassait le montant maximum d'indemnisation disponible au titre du sinistre et en vertu des Conventions de 1992, soit 135 millions de D.T.S.. Aussi, le gouvernement Français s'est engagé à ne pas faire valoir de demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du Fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur si, du fait de ces demandes, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 était dépassée. Cependant, s'il restait encore des Fonds une fois toutes autres demandes intégralement acquittées, les demandes présentées par l'Etat Français auraient priorité sur celles de Total S.A.. Au mois d'Octobre 2013, 7131 demandes d'indemnisation avaient été déposées pour un montant total de 388,9 millions d'Euros. Les indemnités avaient été versées pour un montant total de 129,7 millions d'Euros, dont 12,8 millions d'Euros avaient été pris en charge par la « *Steamship Mutual* », assureur du propriétaire du navire *Erika*, et 116,9 millions d'Euros par le Fonds de 1992.

Sur la base du rapport d'un expert nommé par un magistrat du Tribunal correctionnel de Paris, une action a été engagée devant ce Tribunal contre le capitaine de *l'Erika*, le représentant du propriétaire immatriculé du navire (*Tevere Shipping*), le président de la société gestionnaire du navire (*Panship Management and services Srl*), le directeur adjoint du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (C.R.O.S.S.), trois officiers de la marine nationale française qui étaient responsables du contrôle du trafic au large des côtes Bretonnes, la société de classification « *Registro Italiano Navale* » (R.I.N.A.) et l'un de ses directeurs, trois sociétés appartenant au groupe Total (Total S.A. et deux filiales, Total Transport Corporation (T.T.C.), affréteur au voyage de *l'Erika*, et Total Petroleum Service Ltd, intermédiaire de T.T.C.) ainsi que certain de ses cadres supérieurs. Un certain nombre de demandeurs dont le gouvernement Français et plusieurs autorités locales se sont portés parties civiles dans le cadre de la procédure pénale, demandant des indemnités d'un montant total de 400 millions. La cour d'appel de Paris a rendu son arrêt en Mars 2010¹ confirmant le jugement du Tribunal correctionnel, par lequel étaient déclarés pénalement responsables du

¹ L'arrêt est disponible dans sa version originale, en Français, sous la section sinistre des sites web des F.I.P.O.L. www.iopcfunds.org.

DEUXIEME PARTIE : Les principaux régimes d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : Les Fonds d'indemnisation

délictueux de pollution le représentant du propriétaire du navire (*Tevere Shipping*), le président de la société gestionnaire du navire (*Panship Management and services Srl*), la société de classification (R.I.N.A.) et Total S.A.. La cour d'appel a également confirmé les amendes imposées. S'agissant de l'atteinte à la réputation et à l'image, ainsi que du préjudice moral et écologique, la cour d'appel a, dans son arrêt, accepté non seulement le préjudice matériel (opérations de nettoyage, remise en état, dommages aux biens) et les pertes économiques mais également le préjudice moral causé par la pollution, y compris la perte de jouissance, l'atteinte à la réputation et à l'image de marque ainsi que le préjudice moral découlant des dommages causés au patrimoine naturel. La cour d'appel a confirmé les droits à indemnisation pour préjudice moral accordé par le Tribunal correctionnel à un certain nombre d'autorités locales et à, de plus, accepter les demandes d'indemnisation pour préjudice moral soumises par d'autres parties civiles. La cour d'appel a également accepté le droit à indemnisation pour préjudice écologique pur, soit les dommages aux ressources environnementales non commercialisables et d'intérêt légitime pour la collectivité. Elle a estimé que si la pollution touche le territoire d'une autorité locale, ce motif est suffisant pour que celle-ci demande indemnisation pour les dommages subis directement ou indirectement par suite de la pollution. C'est ainsi qu'elle a accordé des indemnités pour préjudice écologique pur à des autorités locales et à des associations environnementales.

Les montants des dommages et intérêts accordés aux parties civiles par la cour d'appel de Paris sont résumés dans le tableau récapitulatif ci-dessous :

Parties civiles	Préjudice matériel	Réparation de l'atteinte portée à la réputation et à l'image	Réparation du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement	Total
Etat	153,81 M €	-	-	153,81 M €
Régions	4,3 M €	7,0 M €	-	11,3 M €
dont Bretagne	2,57 M €	3,0 M €	-	5,57 M €

DEUXIEME PARTIE : Les principaux régimes d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : Les Fonds d'indemnisation

dont Pays de la Loire	1,73 M €	3,0 M €	-	4,73 M €
dont Poitou Charentes	-	1,0 M €	-	1,0 M €
Départements	5,45 M €	4,00 M €	1,02 M €	10,47 M €
dont Finistère	0,03M €	1,00 M €	-	1,03M €
dont Morbihan	0,13 M €	1,00 M €	1,02M €	2,15 M €
dont Loire Atlantique	4,30 M €	1,00 M €	-	5,30 M €
dont vendée	0,99 M €	1,00 M €	-	1,99 M €
Collectivités Locales(communesou communautés de communes)	0,66 M €	15,53 M €	-	16,19 M €
4 collectivités locales dont Finistère	0,16M €	0,60M €	-	0,76M €
10 collectivités localesdont Morbihan	0,30 M €	3,0 M €	-	3,30 M €
17 collectivités localesdont Loire Atlantique	0,19 M €	9,23 M €	-	9,42 M €
9 collectivités locales dont Vendée	0,01 M €	2,70 M €	-	2,71 M €
Associations	0,62 M €	0,33 M €	0,3 M €	1,25 M €
Total général	164,84 M €	26,86 M €	1,32 M €	193,02 M €

DEUXIEME PARTIE : Les principaux régimes d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : Les Fonds d'indemnisation

Tableau 3 : montants des dommages et intérêts accordés aux parties civiles par la cour d'appel de Paris, Source, « *Sophie Bahé, Les pollutions maritimes accidentelles en France, risques, planification, gestion de crise* », thèse soutenue le 9 Juillet 2008 école pratique des hautes études , université de Bretagne occidentale Ecole doctorale 472 : « *Systèmes intégrés, environnement et biodiversité* » Institut Universitaire Européen de la mer école doctorale 156 : « *Sciences de la Mer* », site internet du Cedre, www.cedre.fr

Des actions en justice contre le propriétaire du navire, (*Tevere Shipping*), la *Steamship Mutual* et le Fonds de 1992 ont été intentées par 796 demandeurs. Au mois d'Octobre 2013, des règlements à l'amiable avaient été conclus avec un grand nombre de ces demandeurs et les Tribunaux s'étaient prononcés sur la majorité des autres demandes.

A sa session de Juillet 2011, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à parvenir à un accord de règlement global concernant le sinistre de l'*Erika* entre le Fonds de 1992, le *Steamship Mutual* (Agissant en son nom propre et également comme défenseur des intérêts du propriétaire du navire), R.I.N.A. et la société Total S.A.. Cet accord de règlement global avait pour objectif principal de veiller à ce que les parties civiles qui s'étaient vu accordé une indemnisation en vertu de l'arrêt rendu par la cour d'appel de Paris soient indemnisées le plus tôt possible. En Octobre 2011, le secrétariat a été informé que sur les 58 parties civiles qui s'étaient vu accordé une indemnisation, 47(81%) avaient soit signé un protocole avec R.I.N.A. soit accepté que R.I.N.A. leur verse les sommes octroyées par la cour d'appel de Paris. Ces parties civiles représentent 99% du total des sommes octroyées par la cour d'appel. La très grande majorité des parties civiles qui s'était vu accordé une indemnisation par la cour d'appel de Paris ayant accepté cette indemnisation, l'Administrateur a signé, le 14 Octobre 2011, au nom du Fonds de 1992, un accord de règlement global avec la *Steamship Mutual*, R.I.N.A. et Total S.A.. Cet accord de règlement global était constitué des quatre accords suivants :

L'accord général entre le Fonds de 1992, la *Steamship Mutual*, RINA et Total S.A. en vertu duquel ces quatre parties s'engageaient à retirer toutes les actions engagées contre les autres parties à l'accord et renoncer en outre à tout droit à former une demande ou une action en justice qu'ils pourraient détenir dans le cadre du sinistre de l'*Erika* contre une quelconque des autres parties à l'accord.

L'accord de règlement bilatéral signé entre la *Steamship Mutual* et le Fonds de

DEUXIEME PARTIE : Les principaux régimes d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : Les Fonds d'indemnisation

1992 aux termes duquel la *Steamship Mutual* s'est engagée à verser au Fonds de 1992 une somme forfaitaire de 2,5 millions d'euros au titre de sa contribution à l'accord ; le Fonds s'est engagé à renoncer à toute demande contre la *Steamship Mutual* et à mettre fin à toute action en justice en instance contre elle ; la *Steamship Mutual* s'est engagée à renoncer à toute demande contre le Fonds de 1992 ; le Fonds de 1992 s'est engagé à respecter tout jugement *prononcé contre la Steamship Mutual et/ou le Fonds de 1992 et a convenu de rembourser la Steamship Mutual* si les jugements étaient mis en exécution contre elle. Conformément à cet accord la *Steamship Mutual* a versé au Fonds une somme forfaitaire de 2,5 millions d'euros.

L'accord bilatéral signé entre R.I.N.A. et le Fonds de 1992 aux termes duquel,

R.I.N.A. s'est engagée à verser les sommes octroyées par la cour de Paris aux parties civiles qui acceptent le règlement ; le Fonds de 1992 s'est engagé à renoncer à toute demande contre R.I.N.A.. Il s'est également engagé à mettre fin à toute action en instance contre R.I.N.A. qui, elle aussi, s'est engagée à renoncer à toute demande contre le Fonds de 1992. Conformément à cet accord, R.I.N.A. a versée les sommes octroyées par la cour d'appel de Paris à toutes les parties civiles qui ont accepté le règlement.

L'accord bilatéral signé entre Total S.A. et le Fonds de 1992 aux termes duquel,

Total S.A. s'est engagé à renoncer à toute demande contre le Fonds de 1992 et à mettre fin à toute action en instance contre le Fonds ; et le Fonds de 1992 s'est engagé à renoncer à toute demande contre Total S.A. et à mettre fin à toute action en instance contre lui.

L'accord de règlement global a été pleinement exécuté. En vertu de cet accord, le Fonds de 1992 continuera d'assurer le suivi des actions en justice en instance formées contre lui et de verser des indemnités en application du jugement. Concernant les procédures civiles, au mois d'octobre 2013, une seule action restait en instance contre le Fonds de 1992, pour laquelle le montant réclamé était de 87467 millions d'euros.

En conséquence de l'accord de règlement global et après règlement des demandes présentées au tribunal, il restait un excédent important dans le Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*. Le 1^{er} Mars 2012, le Fonds de 1992 a remboursé 27 millions d'euros de cet excédent aux contributeurs au Fonds des grosses demandes d'indemnisation et, en Octobre 2013, le Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de l'Assemblée du Fonds de 1992, a décidé de clore le Fonds des grosses demandes

d'indemnisation constituées pour l'*Erika* a chargé le Fonds de 1992 de rembourser la somme restante de 26,2 millions d'euros à ses contribuables le 1^{er} Mars 2014.

b - Le cas du naufrage du *Prestige*.

Le 19 Novembre 2002, le *prestige*, pétrolier immatriculé aux Bahamas qui transportait 76972 tonnes de fuel-oil lourd s'est brisé en deux et a coulé à quelque 260 kilomètres à l'ouest de Vigo (Espagne). Environ 63272 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées à la suite du naufrage du navire. En raison du caractère hautement persistant de la cargaison du *Prestige* les fuites d'hydrocarbures ont longtemps dérivé au gré des vents et des courants, parcourant de grandes distances. La côte ouest de la Galice a été très polluée et les hydrocarbures ont finalement gagné le golfe de Gascogne polluant la côte nord de l'Espagne et le littoral Français. De vastes opérations de nettoyage ont été menées en mer et à terre en Espagne, en France et au large du Portugal.

Début 2003, en prévision du grand nombre de demandes d'indemnisation attendues et après concertation avec les autorités Espagnoles et Françaises, le London P&I club, assureur du propriétaire du *Prestige*, et le Fonds F.I.P.O.L. de 1992 ouvrent deux bureaux de demandes d'indemnisation, l'un à La Corogne (Espagne) l'autre à Bordeaux (France), afin d'assister les personnes souhaitant présenter une demande d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution en Espagne et en France. Le bureau de Bordeaux ferme le 30 Septembre 2006. Ses activités sont alors regroupées avec celles du bureau des demandes d'indemnisation de l'*Erika*, à Lorient.

A la date du sinistre, la France, le Portugal et l'Espagne étaient parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. La responsabilité du *Prestige* en cas de pollution par les hydrocarbures était couverte par une assurance souscrite auprès de la « *London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd* » (London Club). Le montant de limitation applicable au *Prestige* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est d'approximativement 18,9 millions de D.T.S. ou 22,8 millions d'euros. En mai 2003, le propriétaire du navire a déposé ce montant auprès du tribunal pénal de Corcubion (Espagne) pour constituer le Fonds de limitation requis en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

En matière d'indemnisation, environ 22,8 millions d'euros sont disponibles auprès de l'assureur en responsabilité du propriétaire du navire (*London P&I Club*). A cela s'ajoutent

quelques 148,7 millions d'euros au titre du Fonds de 1992. Ceci représente un montant global mobilisable pour l'indemnisation des dommages de 171,5 million d'euros. A cet égard, on peut relever que les montants disponibles pour le *Prestige* diffèrent de ceux de l'*Erika* et ceci pour deux raisons : La première est que le montant de l'indemnisation disponible au titre de la responsabilité du propriétaire du navire (assurance C.L.C.) dépend du tonnage du navire, l'*Erika* transportait 31000 tonnes d'hydrocarbures, le *Prestige* 77000 tonnes. La deuxième raison a trait au montant des indemnités disponibles évalué en D.T.S. (Droit de Tirage Spécial)¹. L'évolution du cours du D.T.S. influe donc sur les niveaux d'indemnisation disponibles. Les conventions de 1992 fixent le plafond du F.I.P.O.L. à 135 millions de D.T.S., somme disponible au titre de l'assurance C.L.C. comprise. Or, 135 millions de D.T.S., équivalaient à 184,7 millions d'euros en Décembre 1999, lors du naufrage de l'*Erika* mais ne correspondent plus qu'à 171,5 millions d'euros en Novembre 2002 au moment du naufrage du *Prestige*. Cette variation de 13,2 millions d'euros s'explique ainsi essentiellement par la variation du cours du D.T.S. et celui de l'euro.

Le 30 Août 2007 le F.I.P.O.L. a dressé un bilan de la procédure d'indemnisation comme suit :

-Pollution en Espagne : le bureau de La Corogne a reçu 840 demandes, pour un montant total de 704,6 millions d'euros, dont dix demandes d'un montant de 654,3 millions d'euros présentées par le gouvernement Espagnol entre Octobre 2003 et Août 2007. 753 des demandes (90,7%) autres que celles soumises par le gouvernement Espagnol, ont été évaluées à 3,9 millions d'euros. Des paiements provisoires d'un montant total de 484042 euros ont été effectués pour 157 des demandes déposées, le plus souvent à hauteur de 30% du montant évalué.

-Pollution en France : 479 demandes d'indemnisation pour un montant total de 109,7 millions d'euros ont été soumises au bureau de Lorient, dont 67,5 millions d'euros présentés par le gouvernement Français. Les autres demandes relèvent des pertes subies dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du tourisme. Plus de 85% de ces demandes ont été évaluées en 2007 alors que les pièces justificatives complémentaires ont été réclamées pour les demandes restantes.

¹ Le D.T.S. est une unité monétaire établie par le Fonds Monétaire International (F.M.I.), créé par le F.M.I. en 1969 pour soutenir le système de parités fixes de la Bretton Woods. Aujourd'hui, le D.T.S. sert principalement d'unité de compte au F.M.I. et certains organismes internationaux. Il ne s'agit pas d'une monnaie, mais il représente en revanche une créance virtuelle sur les monnaies utilisables dans les pays membres du F.M.I..

-Pollution au Portugal : Le gouvernement Portugais a soumis une demande d'un montant total de 4,3 millions d'euros au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.

Le montant total requis dans les trois pays s'élève à 818,16 millions d'euros, ce qui excède largement les 171,5 millions disponibles auprès du F.I.P.O.L.. En Mai 2003 les gouvernements des trois Etats touchés par le sinistre fournissent au F.I.P.O.L. une estimation des dommages causés à hauteur de 1050 millions d'euros. Afin d'accorder un traitement égal à tous les demandeurs, le Comité exécutif du F.I.P.O.L. décide alors de limiter, dans un premier temps, les indemnisations à 15% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur tels qu'évalués par les experts du Fonds de 1992.

Lors de sa session d'Octobre 2003, le F.I.P.O.L. décide de faire des avances à titre d'acompte au gouvernement Espagnol sous réserve de certaines garanties. Après une estimation préliminaire des demandes formulées par le gouvernement Espagnol pour 383,7 millions d'euros, le F.I.P.O.L. lui verse 16,1 millions d'euros, soit 15% du montant provisoire de 107 millions d'euros retenu par le Fonds. Par ailleurs, le total du dommage recevable en Espagne serait d'au moins 303 millions d'euros. Le F.I.P.O.L. verse donc dans un second temps, à l'Espagne une somme supplémentaire de 41,5 millions d'euros, correspondant à la différence entre 57,6 millions d'euros (15% de 383,7 millions d'euros) et 16,05 millions. « Afin de protéger le Fonds de 1992 contre une éventuelle situation de surpaiement, ce nouveau versement a été effectué contre une garantie bancaire et l'engagement du gouvernement Espagnol de rembourser ce montant si le Comité exécutif du F.I.P.O.L. le décidait »¹. Le Fonds de 1992 a ainsi versé un montant total de 57,6 millions d'euros au gouvernement Espagnol en vue d'indemniser les demandeurs.

En raison de l'ampleur du sinistre du *Prestige*, le Comité exécutif accepte de relever le niveau des paiements de 15 à 30% des pertes effectivement subies par les demandeurs. Le Comité décide également de répartir à titre provisoire le montant payable par le Fonds de 1992 diminué d'une réserve de 10% entre les trois Etats touchés par le sinistre. En contre partie, les Etats concernés doivent prendre certains engagements afin que le Fonds soit à l'abri de tout surpaiement. Le gouvernement Portugais n'a pas souhaité apporter les garanties bancaires requises et a seulement demandé le paiement des 15% du montant évalué de sa demande. En Janvier 2006, le gouvernement Français a accepté, si cela s'avérait nécessaire,

¹ Site internet du F.I.P.O.L. : <http://fr.iopcfund.org/>, sinistre du Prestige.

de réduire le montant de sa propre indemnisation. Enfin, en Mars 2006, le gouvernement Espagnol a perçu un versement de 56,4 millions d'euros en échange de l'acceptation de toutes les conditions du Fonds.

Le F.I.P.O.L. a ensuite relevé le niveau des paiements à 30% des demandes établies pour les dommages survenus en Espagne et en France (à l'exception de la demande d'indemnisation du gouvernement Français), pour effet à compter du 5 Avril 2006. En Août 2006, le gouvernement Portugais a reçu 328488 euros (15% du montant évalué). Conformément à la demande du gouvernement Espagnol, 1 million d'euro a été retenu afin de procéder au paiement à hauteur de 30% des montants évalués pour les demandes d'indemnisation individuelles en Espagne. Ces paiements sont effectués au nom du gouvernement Espagnol et toute somme restante après les versements effectués à tous les demandeurs seraient restitués au gouvernement Espagnol. Si ce montant s'avérait insuffisant pour indemniser toutes les victimes espagnoles, le gouvernement Espagnol s'est engagé à effectuer des paiements au bénéfice de ces demandeurs pour atteindre 30% du montant évalué par le London Club et le Fonds de 1992.

Peu après le sinistre, le Tribunal pénal de Corcubion (Espagne) a ouvert une enquête sur la cause du sinistre afin de déterminer si une responsabilité pénale pouvait résulter de ces événements. Il a décidé, en Juillet 2006 que quatre personnes devaient être jugées au pénal et au civil pour leur responsabilité dans le déversement d'hydrocarbures à savoir, le capitaine, le second et le chef mécanicien du navire ainsi que le fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port Espagnol. Dans sa décision, le Tribunal a précisé que le London Club et le Fonds de 1992 étaient directement responsables des dommages écoulant du sinistre et que leurs responsabilité était conjointe et solidaire. Le Tribunal a également décidé que le propriétaire du navire, la société de gestion et le gouvernement Espagnol étaient responsables du fait d'autrui.

En Octobre 2012 la procédure a été transférée à un autre tribunal l'Audiencia Provincial de la Corogne pour le procès pénal. Etant donné l'impossibilité de localiser le second du *Prestige*, le procès est poursuivi contre le capitaine, le chef mécanicien du *Prestige* et le fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port Espagnol.

Deux cent trente deux demandeurs, dont le gouvernement Français, ont engagé des actions en justice contre le propriétaire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 devant seize tribunaux Français, réclamant d'être indemnisés à raison d'un montant total de 111 millions d'euros environ, dont 67,7 millions d'euros étaient réclamés par le gouvernement. Cent onze de ces demandeurs ont retirés leurs actions. Il ne reste donc plus que 121 actions en instance devant les tribunaux, représentant un montant total de 79,1 millions d'euros. Les tribunaux ont autorisé un arrêt de la procédure dans le cas de 17 actions en justice, soit pour laisser aux parties le temps de discuter d'un règlement à l'amiable, soit pour attendre l'issue de la procédure pénale engagée devant le tribunal de Corcubion (Espagne). Quelque 174 demandeurs Français, dont le gouvernement Français et plusieurs communes, se sont associés à la procédure pénale engagée devant le tribunal de Corcubion (Espagne).

En avril 2010, la France a engagée une action en justice devant le tribunal de première instance de Bordeaux contre trois sociétés appartenant au groupe de la société l' « *American Bureau Of Shipping* » (A.B.S.), la société de classification qui avait certifié le *Prestige*. Les défendeurs se sont opposés à cette action en s'appuyant sur l'argument de l'immunité souveraine. Le juge a renvoyé l'affaire devant les tribunaux pour qu'un jugement préliminaire soit rendu sur la question de savoir si l'A.B.S. avait droit à l'immunité souveraine s'agissant des procédures judiciaires.

L'Espagne, quant à elle, a engagé une action en justice devant le tribunal fédéral de première instance de New York contre l'A.B.S., réclamant une indemnisation au titre de tous les dommages causés par le sinistre, estimés dans un premier temps à plus de 700 millions de dollars, puis ultérieurement à plus de 1000 millions de dollars. L'Espagne a maintenu que l'A.B.S. a fait preuve de négligence dans l'inspection du *Prestige* en ne décelant pas les signes de corrosion, de déformation permanente, de matériaux défectueux et de fatigue du navire et qu'il avait fait preuve ainsi de négligence en accordant la classification. L'ABS a réfuté l'accusation de l'Espagne et a lui-même engagé une action contre cette dernière faisant valoir que les dommages que l'Espagne aurait subis étaient le fait, en tout ou partie, de sa propre négligence. L'A.B.S. a présenté une demande reconventionnelle pour qu'il soit ordonné à l'Espagne de le dédommager de tout montant que celui-ci serait obligé de verser en exécution d'un quelconque jugement prononcé à son encontre dans le cadre du sinistre du *Prestige*.

L'A.B.S. a été débouté de sa demande reconventionnelle initiale en application de la « *Foreign Sovereign Immunities Act* » F.I.S.A., loi Américaine sur les immunités des Etats

étrangers¹. Le tribunal de district a jugé que la demande reconventionnelle de l'A.B.S. n'était pas fondée sur la même transaction que la demande de l'Espagne et que, par conséquent, elle ne constituait pas une dérogation aux dispositions de la loi sur l'immunité souveraine qui autorise les demandes reconventionnelles contre une entité souveraine étrangère si elles sont fondées sur la même transaction que la demande initiale du souverain. S'agissant de la question du droit applicable, la cour a conclu que le lieu de la commission de la faute de négligence/témérité que l'A.B.S. aurait commise, à savoir le siège de l'A.B.S. aux Etats Unis, était le facteur le plus significatif et que cela justifiait l'application du droit maritime des Etats Unis par le tribunal de district. La cour d'appel de New York n'a pas traité la question juridique consistant à déterminer si l'A.B.S. avait l'obligation, à l'égard des Etats côtiers, d'éviter tout comportement téméraire. Elle a en revanche considéré que l'Espagne n'avait pas prouvé que l'A.B.S. avait agi de manière téméraire. L'approche retenue par la cour d'appel laisse la possibilité de rendre une décision sur cette question juridique dans le cadre d'un autre procès. Si la cour d'appel avait confirmé la décision du tribunal de district dégageant l'A.B.S. de toute responsabilité, même pour un comportement téméraire, cela aurait fait obstacle à la possibilité d'un futur recouvrement par une tierce partie dans une affaire comportant des preuves solides de comportement téméraire de la part d'une société de classification. L'approche adoptée par le tribunal de district selon laquelle l'A.B.S. n'avait pas l'obligation à l'égard de l'Espagne d'éviter tout comportement téméraire est un jugement applicable à cette affaire uniquement et constitue un précédent qui ne lie pas mais dont il est souhaitable de tenir compte. L'Espagne n'a pas fait appel de ce jugement, qui est donc définitif.

En Octobre 2004, le Comité exécutif a décidé qu'il n'y avait pas lieu pour le Fonds de 1992 d'intenter une action récursoire contre l'A.B.S. aux Etats Unis. L'administrateur a été chargé de suivre la procédure en cours aux Etats Unis, ainsi que les enquêtes en cours sur la cause du sinistre et de prendre toutes mesures nécessaires pour protéger les intérêts du Fonds de 1992 devant toute juridiction pertinente. Le Comité exécutif a déclaré qu'il prenait cette décision sans préjudice de la position du Fonds concernant les actions en justice engagées contre d'autres parties.

Une procédure pénale a été engagée en Espagne contre quatre personnes à savoir le capitane, le second, le chef mécanicien du Prestige ainsi que le fonctionnaire qui était

¹ Foreign Sovereign Immunities Act F.I.S.A., est une loi américaine promulguée le 21 Octobre 1976 qui établit les limites quant à la possibilité de poursuivre une nation souveraine étrangère devant les tribunaux Américains, fédéraux ou d'Etat.

intervenue dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port Espagnol. L'A.B.S. n'était pas défendeur dans cette procédure.

Suite à la décision du Comité exécutif du Fonds de 1992, à sa session d'Octobre 2012, le Fonds de 1992 a engagé une action récursoire contre l'A.B.S. devant le tribunal de première instance de Bordeaux, à titre de mesure conservatoire visant à éviter que l'action ne devienne prescrite en vertu du droit Français. L'A.B.S., dans ses moyens de défense, a soutenu avoir droit à l'immunité souveraine au même titre que les Bahamas (l'Etat du pavillon du *Prestige*). Au mois d'Octobre 2013, la procédure devant le tribunal de Bordeaux avait été suspendue dans l'attente de la décision qui serait prise dans le cadre de la procédure pénale en Espagne.

Constatant que le plafond des indemnités au titre du F.I.P.O.L. étant très insuffisant en cas de marée noire majeure les pays membres du Fonds ont adopté des résolutions dans le cadre de l'O.M.I. qui, par sa décision du 18 Octobre 2000, a décidé de porter la réparation garantie aux victimes – à partir du 1^{er} novembre 2003 – à un montant de 203 millions de D.T.S. soit environ 250 millions d'euros.

Malgré cette dernière augmentation, l'insuffisance de la contribution du F.I.P.O.L. a fait l'objet de vives critiques¹. Après le sinistre du *Prestige* la commission des communautés Européennes, sous la pression de certains Etats membres, a envisagé la mise en place d'un Fonds Européen supplémentaire qui serait destiné à dédommager les victimes de marées noires dans les eaux Européennes. Pour éviter cette solution qui eût marqué l'affaiblissement de son système, l'O.M.I. a, lors de la Conférence diplomatique qui s'est tenue à Londres le 16 Mai 2003 a adopté un protocole portant création d'un nouveau Fonds dénommé « Fonds complémentaire international d'indemnisation de 2003 pour les dommages dus à la « pollution par les hydrocarbures »².

¹ A. Vialard, Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par les hydrocarbures, D.M.F. 2003, 435.

² A. Bellayer-Roille, Les réactions juridiques de la C.E. suite au naufrage du *Prestige* : étude d'une politique ambitieuse de sécurité maritime, Droit Maritime et Océanique, 2003, T. XXI, 133, Université de Nantes.

4 : Le Fonds complémentaire international d'indemnisation de 2003 pour les dommages dus à la « pollution par les hydrocarbures ».

L'adoption du protocole portant création d'un nouveau Fonds dénommé « *Fonds complémentaire international d'indemnisation* » de 2003 pour les dommages dus à la « *pollution par les hydrocarbures* », constitue une adaptation du système international aux réalités conjoncturelles. Actuellement, il y a 32 Etats parties à ce protocole¹.

Il s'agit d'un troisième niveau d'indemnisation au F.I.P.O.L. Ce troisième niveau correspondant mieux au coût réel d'une marée noire est entré en vigueur le 03 Mars 2005 ce qui doit permettre de porter le plafond des indemnités versées par le F.I.P.O.L. de 250 millions d'euros à 900 millions d'euros (750 millions de D.T.S.).

Ce Fonds interviendra en cas de dépassement des plafonds du Fonds de 1992. Les dommages résultants d'un sinistre seront donc indemnisés comme suit :

-Par le propriétaire du navire à concurrence de 90 millions de D.T.S., au titre de la convention de 1969/1992.

-Par le Fonds de 1992, qui peut porter les sommes disponibles jusqu'à 203 millions de D.T.S.

-Enfin, le cas échéant, par le Fonds complémentaire, qui pourra couvrir les Dommages jusqu'à 750 millions de D.T.S.

Ce dernier protocole constitue incontestablement une amélioration du système d'indemnisation en cas de marée noire, il laisse cependant certaines questions en suspens.

En premier lieu, il ne permet pas d'améliorer la procédure d'examen des demandes d'indemnisation, qui demeure particulièrement lourde. En effet le Fonds complémentaire de 2003 n'intervient que de manière subsidiaire par rapport au Fonds de 1992, et il ne pourra indemniser que les demandes jugées recevables par ce dernier.

En deuxième lieu, en l'absence de la révision de la convention de 1969/1992 sur la responsabilité civile des propriétaires de navires, le présent protocole aura pour conséquence

¹ Voir annexe n° 3, p. 264.

de conforter l'irresponsabilité des armateurs en les déchargeant de la quasi totalité du poids de l'indemnisation sur le F.I.P.O.L. et le nouveau Fonds complémentaire.

Enfin, en privilégiant la rapidité de l'indemnisation sur la détermination des responsabilités en cas de sinistre, l'absence de révision de la convention de 1969/1992 aurait pour conséquence d'éloigner d'avantage encore le régime de responsabilité en cas de marée noire du principe « *pollueur – payeur* ».

Si l'on peut se féliciter de ce que l'adoption du protocole de 2003 permette une meilleure indemnisation des victimes de catastrophes maritimes, on ne peut dans le même temps que regretter l'enclavage de la chaîne d'irresponsabilité. A l'instar de P-M. Dupuy, on regrette qu'avec la constitution d'un Fonds d'indemnisation, on quitte le terrain de la responsabilité des pollueurs, pour laisser place à « *l'anonymat de la réparation* »¹. Les compagnies pétrolières directement impliquées dans les sinistres ne sont tenues qu'à une obligation de contribution au F.I.P.O.L., mais, quelque soit le niveau du plafond fixé, n'entrent jamais dans un rapport de responsabilité directe, ni même indirecte, avec les victimes de la catastrophe. Le droit à l'indemnisation des victimes est dissocié de la détermination des responsabilités. Le principe du « *pollueur-payeur* » est étranger au mécanisme du F.I.P.O.L.². En effet, les contributions ne sont en aucun cas destinées à la prévention des risques, et visent uniquement, à faire supporter une partie du coût écologique de l'industrie pétrolière aux importateurs de pétrole brut bénéficiaires du transport maritime, à l'unique fin d'apporter une indemnisation complémentaire aux victimes³.

A ce titre, l'adoption du protocole de 2003 n'aura pas pour effet de responsabiliser les affréteurs, pas plus que la responsabilité exclusive et objective de l'armateur ne sensibilise ce dernier à la nécessité de veiller préventivement à la sécurité du transport maritime. Bien au contraire, en déchargeant plus encore les armateurs du poids de l'indemnisation, le texte conforte l'irresponsabilité de ces derniers. Sans être associé à une révision structurelle de la Convention de 1969/1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le protocole de 2003 ne peut contribuer à améliorer la qualité de la flotte et, partant, la protection des façades maritimes. Cette mesure permet, certes, de combler

¹ P-M. Dupuy, op. cit., note 64, p. 286.

² V. David/S. Mairesse/P. Maître, « *Le principe du pollueur-payeur : cohérence des outils et pertinence du principe* », in S. Maljean-Dubois (dir.), « *L'outil économique en droit international et européen de l'environnement* », Paris, la documentation Française, 2002, pp. 87-103, p. 89.

³ N. de Sadeleer, « *les principes du pollueur-payeur, de prévention et de précaution : Essai sur la genèse et la portée juridique de quelques principes du droit de l'environnement* », Bruxelles, Bruylant, 1999, pp.103-104.

une des failles du système international d'indemnisation, mais c'est sur la révision du système de responsabilités que les efforts doivent porter. Ce sont les raisons pour lesquelles certains auteurs demandent actuellement une révision du système dans sa globalité¹.

§II : La prise en charge financière des propriétaires de navires.

L'article V de la convention de 1971 confère sous certaines conditions le droit de la prise en charge financière par le F.I.P.O.L. aux propriétaires de navires.

Le F.I.P.O.L. ne prend en charge le propriétaire de navire que pour la partie de sa responsabilité entre 1500 francs ou 2000 francs par tonneau de jauge du navire, ou entre 125 millions de francs et 210 millions de francs, si cette dernière est moins élevée.

La convention de 1971 envisage au F.I.P.O.L. deux rôles dans sa fonction de prise en charge financière du propriétaire du navire. Il ressort de la lecture des deux paragraphes de l'article V que le F.I.P.O.L. joue le rôle de garant du propriétaire du navire ainsi que le rôle de réassureur de l'assureur du propriétaire de navires.

Le F.I.P.O.L. peut se libérer en deux circonstances de ses obligations de la prise en charge financière partielle du propriétaire. C'est ainsi qu'il est libéré de l'obligation de la prise en charge financière du propriétaire en cas de faute intentionnelle de ce dernier ou en cas de manque d'observation de certains textes par le navire.

Etant donné que l'on envisageait de réviser simultanément les deux conventions, l'article V de la convention de 1971 n'était plus nécessaire, et sa suppression simplifierait l'ensemble du système d'indemnisation. C'est ainsi que cet article ainsi que les autres qui concernent la fonction de prise en charge financière du propriétaire du navire par le F.I.P.O.L., sont supprimés dans le protocole de 1992. Cette suppression équivaut pour le propriétaire du navire à une augmentation du montant total de sa responsabilité. Elle a sans doute un effet positivement intéressant pour les victimes de pollution qui disposent entièrement du Fonds d'indemnisation de 1992, n'ayant plus les propriétaires comme concurrents, sauf pour leurs dépenses des « *mesures de sauvegarde* ».

¹ A. Vialard, article précité, p. 25.

Sous-section II : Le champ d'application de la Convention de 1971/1992.

La Convention de 1971 comporte 48 articles dont un certain nombre portent sur l'administration du F.I.P.O.L. Notre étude portera principalement sur la délimitation du champ d'application de la Convention à travers ses définitions (§I) ainsi qu'à travers sa portée géographique (§II).

§I : la délimitation du champ d'application de la Convention quant à ses définitions.

Il est relativement facile de délimiter le domaine d'application de la Convention de 1971 du fait que cette dernière utilise une terminologie identique à celle de la Convention de 1969, tels que « navires », « personnes », « propriétaires », « dommages par pollution », « mesures de sauvegarde », « événements ». La conférence diplomatique a en effet essayé d'employer les mêmes définitions par souci d'harmonisation des deux Conventions¹. Seul le terme « hydrocarbures » est précisé, désignant les hydrocarbures minéraux persistants, ceci a pour conséquence d'exclure du champ d'application de la Convention de 1971 l'huile de baleine couverte par la Convention de 1969. Cette exclusion est compréhensible puisque les compagnies pétrolières contribuables au F.I.P.O.L. ne sont pas propriétaires de ce type d'huile et que les dommages causés par la pollution de l'huile de baleine ne seraient pas d'une telle importance qu'ils nécessitent l'intervention du F.I.P.O.L.

A : Le « *dommage par pollution* » dans la convention de 1971/1992.

En ce qui concerne le terme de « *dommages par pollution* », il ressort, à deux reprises, de la Convention que les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire, pour autant qu'ils soient raisonnables, sont considérés comme des dommages par pollution, et ouvrent droit à l'indemnisation ou à la prise en charge par le fonds².

Cette précision nous permet de montrer d'une certaine façon les mérites de la politique d'indemnisation du F.I.P.O.L. Elle incite d'une part les propriétaires de navires à prendre de promptes actions afin d'éviter ou de réduire les dommages ; elle est d'autre part plus économique, dans la mesure où les propriétaires de navires, se trouvant sur le lieu de

¹ O.M.C.I. Document officiel de la conférence de 1971 sur la création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, LEG / CONF. 2/3.

² Article IV §1 ; article V §7 a Convention de 1971 portant création du F.I.P.O.L..

l'accident dépensent moins d'argent dans les opérations de nettoyages que les gouvernements¹.

Selon l'article premier alinéa 2 de la Convention de 1971, les termes « *dommages par pollution* » qui définissent le dommage qui doit être pris en charge par le F.I.P.O.L. s'interprètent conformément à l'article premier de la Convention de 1969 /1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. C'est dire que, dans le principe et comme nous l'avons signalé précédemment² ils incluent tout « *dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront* ».

En application du même texte, ils incluent aussi le coût des « *mesures de sauvegarde* » et les autres préjudices ou « *dommages causés par ces mesures* », donc, sans doute, le coût de l'indemnité d'assistance éventuellement due par le pétrolier sinistré.

B : La position du F.I.P.O.L. quant à la définition du dommage de pollution.

Les organes de gestion du F.I.P.O.L. ont toutefois exprimé que la définition du « *dommage de pollution* » donnée par l'article premier de Convention de 1969/1992 n'était pas suffisamment précise. Un groupe de travail a été constitué et a défini les critères plus précis, et l'Assemblée générale du F.I.P.O.L. de Juin 1996 a décidé que le rapport de ce groupe devrait servir de base à la politique suivie par le fonds. Les critères établis par le groupe de travail ont alors été insérés dans un manuel sur les demandes d'indemnisation publié en juin 1998.

S'agissant des préjudices économiques purs (pertes de recettes subies par les personnes – pêcheurs, ostréiculteurs, négociants ou hôteliers – dont les biens n'ont pas été pollués) le manuel précise que, pour qu'un tel préjudice ouvre droit à réparation, « *il doit y avoir un lien de causalité suffisamment étroit entre la contamination et la perte ou le dommage. Pour déterminer si ce lien étroit existe ou non, Et le texte ajoute que « pour déterminer si ce lien*

¹ Voir la statistique donnée dans les documents officiels de la Conférence de 1971 sur la création d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, LEG/CONF. 2/C. 1/WP. 2, P.239.

² Voir, supra, page 24 et s.

étroit existe ou non les facteurs suivants sont pris en considération: proximité géographique de l'activité du demandeur par rapport à la zone contaminée; degré de dépendance économique de l'activité commerciale du demandeur par rapport à la ressource atteinte; la possibilité pour le demandeur d'avoir d'autres sources d'approvisionnement ou d'autres perspectives commerciales; le degré d'intégration de l'activité commerciale du demandeur dans l'économie de la zone touchée par le déversement¹ ».

A la suite du naufrage de l'*Erika*², la question a été soulevée par le F.I.P.O.L. devant la cour d'appel de Rennes de savoir s'il ne fallait pas reconnaître aux critères retenus par le manuel de 1998 la valeur d'actes dérivés d'un accord international, s'imposant dès lors impérativement aux juridictions nationales. La Cour de Rennes, dans un arrêt du 25 Mai 2004 a rejeté l'argumentation de principe ainsi développée³. Pour la cour, si les tribunaux nationaux doivent tenir compte des termes de la Convention de 1992, ils n'ont pas à reconnaître force de loi à des critères d'indemnisation de caractère interne et propres au F.I.P.O.L., ce dernier ne pouvant se comparer à des organisations internationales comme les Nation Unies.

L'argumentation développée par la Cour de Rennes se justifie pleinement dans la mesure où il est difficile d'assimiler les décisions des organes du F.I.P.O.L. aux décisions des institutions internationales. L'effet direct de ces dernières se fonde sur des textes précis qui font défaut en ce qui concerne le F.I.P.O.L. Il reste que les critères du manuel sur les demandes d'indemnisation gardent un certain intérêt, même si l'on ne leur accorde aucune valeur contraignante car ils peuvent aider le juge à résoudre le difficile problème de l'appréciation du lien de causalité entre la contamination et le dommage.

En ce qui concerne la définition du « *dommage écologique* », c'est le premier sinistre de l'*Antonio Gramsci* qui met en évidence la nécessité de préciser la notion de dommages par pollution afin d'éviter toutes demandes d'indemnisation spéculatives. Le navire citerne Soviétique *Antonio Gramsci* s'est échoué le 27 Février 1979 dans la mer Baltique et a provoqué une pollution. Le ministère Soviétique pour la conservation et le contrôle et l'utilisation de l'eau a présenté une demande d'indemnisation, concernant les dommages subis

¹ Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, manuel des demandes d'indemnisation section3, édition d'Octobre 2016.

² Sabrina Robert, l'*Erika* : responsabilités pour un désastre écologique, édition Peudone, Paris ; Arradon F., *Erika*-contribution aux réflexions sur les mesures nécessaires pour éviter de futures catastrophes, D.M.F., 2000 ; Delebecque P., responsabilité et indemnisation des dommages dus à la « pollution par les hydrocarbures » à propos de la catastrophe de l'*Erika*, J.C.P., actualité, 2000, n°4, P.125.

³ D.M.F. 2005. 529 et obs. P. Bonassies, hors série n°9 au n°19.

par les ressources marines et les dépenses relatives aux mesures d'épuration des eaux polluées, calculées suivant un modèle mathématique(2 roubles soviétique par mètre cube d'eau polluée, méthode fondée sur la présomption que chaque tonne d'hydrocarbures déversée pollue une quantité donnée d'eau) devant le tribunal populaire de Riga contre le propriétaire du navire¹. Le comité exécutif du F.I.P.O.L. s'est opposé à la demande en alléguant qu'elle ne tombait pas dans la sphère de la notion de « *dommages par pollution* » de la convention de 1969 et de celle de 1971, laquelle ne couvre que les pertes quantifiables résultant de l'évènement particulier.

Suite à cette affaire, le F.I.P.O.L. de 71 a eu l'occasion de préciser la politique qu'il entendait mener à cours et moyen terme au travers de la résolution numéro trois adoptée par son Assemblée déclarant que « *la détermination du montant de l'indemnisation à verser par le F.I.P.O.L. ne doit pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages effectués au moyen de modèles théoriques* »². Cette résolution constitue alors la seule interprétation de la notion de « *dommage par pollution* » dans le cadre des Conventions. A la suite de l'adoption de cette résolution, un groupe de travail créé par l'Assemblée du F.I.P.O.L. en 1980 pour examiner la question de la recevabilité des dommages à l'environnement a adopté la position selon laquelle les indemnités ne pouvaient être versées que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable, et cette position a été appuyé par l'Assemblée du F.I.P.O.L.³.

La politique juridique d'exclusion du dommage écologique pur mené explicitement par le Fonds venait défier les prétentions des différents plaignants⁴. Cette politique fût confirmée par le Fonds à plusieurs reprises notamment dans trois affaires de « *pollution par les hydrocarbures* » dans lesquelles le F.I.P.O.L. était plus ou moins concerné. Ce sont les sinistres du second *Antonio Gramsci*, du *Pasmos* et du *Haven*.

1- Le second sinistre de l'*Antonio Gramsci*.

Un second *Antonio Gramsci*, navire citerne Soviétique, s'est échoué le 6 Février 1987 sur la côte méridionale de la Finlande. Environ 700 tonnes d'hydrocarbures se sont déversé du navire. La Finlande et l'URSS ont présenté toutes deux des demandes d'indemnisation de

¹ D.S., FUND/A3/ES.1/13. 17/10/1980, p. 8. Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1980, p.2.

² Résolution n° 3 - pollution damage, Octobre 1980, D.S., FUND/A/EF. 1/13.

³ Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1992, p. 71 ; D.S., FUND./EXC. 28/6.

⁴ K. Le Couvieur, « *la responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime* », tome II, Aix En Provence, presses universitaires d'Aix – Marseille, 2007, p. 408

dommages par pollution. L'URSS, au moment de l'évènement n'était pas encore partie à la Convention de 1971, néanmoins comme le Fonds de limitation constitué en vertu de la Convention de 1969 était à distribuer encore les pays demandeurs, il importait pour le F.I.P.O.L. dans cette affaire de savoir comment la demande Soviétique serait couverte, ce qui aura des conséquences sur les indemnités qu'il aura à payer au demandeur de l'Etat Finlandais partie à la Convention de 1971.

Le gouvernement Finlandais a réclamé une indemnité au titre des recherches sur l'environnement. Le F.I.P.O.L. a estimé que les dépenses encourus dans ce genre de recherche n'étaient pas visées par la définition de « *dommages par pollution* » de la Convention de 1969, et le gouvernement a retiré sa demande, le lien de cause à effet entre l'évènement et les recherches étaient trop lointaines¹.

La demande Soviétique portant sur les dommages à l'environnement marin a soulevé, comme dans le premier sinistre de *l'Antonio Gramsci*, des controverses sur la mesure d'évaluation de ces dommages. Il s'agissait d'une demande déposée par le comité d'Etat d'Estonie pour la protection de l'environnement et celle de la sylviculture. Le montant réclamé a été calculé selon une méthode qui consiste à évaluer le dommage suivant la quantité d'hydrocarbures récupérés dans les eaux territoriales Soviétique. Le comité exécutif du F.I.P.O.L. et l'assureur du navire ont contesté le bien fondé de cette méthode de calcul. En plus leurs experts ont fait savoir que selon cette méthode, la quantité d'hydrocarbures récupérée est bien moins importante que celle effectivement utilisée pour le calcul de la demande, et que d'ailleurs la quantité récupérée consistait partiellement en eau². Cette expertise a en effet montré que la demande Soviétique pouvait être jugée spéculative. A cette occasion, le comité exécutif du F.I.P.O.L. a rappelé à l'attention du demandeur la résolution de 1980³ et aussi le fait que les Etats membres s'étaient abstenus de présenter des demandes d'indemnisation pour les dommages à l'environnement afin de se conformer à l'interprétation adoptée par l'Assemblée du F.I.P.O.L.

En fin de compte, le F.I.P.O.L. n'est pas intervenu dans la procédure judiciaire devant le Tribunal de Riga pour contester la demande du comité d'Etat d'Estonie⁴.

¹ Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1989, p.31.

² Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1989, p. 103.

³ Voir supra, p. 132.

⁴ Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1989, p. 34 : « *Le comité exécutif a reconnu qu'une telle intervention*

L'affaire a été close en 1990, satisfaction étant donné par le propriétaire de l'*Antonio Gramsci* à la demande Soviétique par voie transactionnelle. Bien que le montant finalement réglé soit plus réduit que le montant réclamé¹, l'acceptation d'indemnisation par le propriétaire du navire signifie clairement que ce dernier n'a pas osé contester la demande pour des dommages purement écologiques dans le cadre de l'application de la Convention de 1969.

2- L'affaire du *Patmos*.

Le pétrolier Grec *Patmos* transportant 80 689 tonnes de pétrole brut, et entré en collision le 21 Mars 1985 avec un autre pétrolier sur lest dans le détroit de Messine en Italie. Environ 700 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées du navire *Patmos*².

L'affaire a connu plusieurs étapes. Tout d'abord le gouvernement Italien a présenté une demande pour le dommage causé à l'environnement marin. Mais cette demande n'était accompagné d'aucun document sur le type de dommage subi ni sur la base de calcul du montant réclamé. Le F.I.P.O.L. se basant encore une fois sur la résolution de 1980³ a refusé de faire droit à cette demande. Le gouvernement Italien dans sa demande d'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement marin a invoqué que ces derniers constituaient une atteinte au droit souverain de l'Etat Italien sur les eaux territoriales. Le Tribunal de Messine de première instance a, par sa décision du 30 Juillet 1986, rejeté bien aisément la thèse soutenue par le gouvernement Italien : Le droit qu'exerce le gouvernement Italien sur ses eaux territoriales n'étant pas un droit de propriété ne peut être enfreint par des actes commis par des particuliers. Le Tribunal a en outre rappelé que l'Etat n'avait subi aucune perte de revenus ni aucun frais à la suite des prétendus dommages causés aux eaux territoriales, à faune ou à la flore⁴.

Le gouvernement Italien a fait appel du jugement de première instance en affirmant que sa demande n'allait pas à l'encontre de la définition de « *dommage par pollution* », étant

soulèverait un certain nombre de questions juridiques complexes... ».

¹ Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1990, p. 30 et suivant.

² Ce chiffre est donné dans le rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1992, p. 104 ; cependant selon une autre information donnée par M. Giampietro, magistrat au ministère de la justice Italien, 2000 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées en mer dans l'accident du *Patmos*, voir M. Giampietro « *la spécificité du dommage écologique en droit Italien* », in. SFDE, le dommage écologique en droit interne, communautaire et comparé, Economica, 1992, p. 102, note 36.

³ Voir supra, p. 132.

⁴ Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1986, p. 18-21.

donné qu'elle était basée sur des dommages excessivement causés au milieu marin et des pertes économiques excessivement subies par le secteur touristique et par les pêcheurs¹.

La cour d'appel a, dans un arrêt du 30 Mars 1989, retenu la responsabilité du navire *Patmos* et du F.I.P.O.L. pour faire droit à la demande du gouvernement Italien. Le raisonnement suivi par la cour d'appel a été exposé au comité exécutif du F.I.P.O.L. : « *Les dommages à l'environnement portent préjudice à des valeurs immatérielles qui ne peuvent pas être évaluées en termes monétaires au prix du marché, et prennent la forme d'une possibilité réduite d'utilisation de l'environnement. Ces dommages peuvent faire l'objet d'une indemnisation sur une base équitable que peut établir la cour, en se fondant sur l'opinion des experts. On ne peut pas faire valoir que la Convention sur la responsabilité civile, qui est une Convention du droit privé, ne peut conférer à l'Etat des droits plus étendus qu'aux autres personnes. La définition du « dommage par pollution » à l'article I.6 de cette Convention est suffisamment vaste pour inclure les dommages causés à l'environnement du type visé ci-dessus* »². Cette décision est importante dans la mesure où elle contient une interprétation de la notion de « *dommage par pollution* », émanant, pour la première fois, d'un Tribunal d'un Etat partie aux deux Conventions. Elle aborde par ailleurs plusieurs autres questions relatives à l'indemnisation de ces dommages. Elle affirme, d'abord, que les valeurs de l'environnement n'ayant pas un prix de marché doivent être prises en compte dans la détermination des dommages causés à l'environnement. Elle indique, ensuite, la méthode d'évaluation des valeurs détériorées qui consiste en une indemnisation « *sur une base équitable* ». Ainsi, son interprétation de la notion de « *dommage par pollution* » couvre, selon elle, les dommages de pollution purement environnementaux.

Cette décision a pratiquement dénoncé la résolution de 1980 adoptée par l'Assemblée du F.I.P.O.L. puisqu'elle a abandonné le critère de la quantifiabilité économique des dommages au profit d'une solution basée sur le principe de l'équité.

3- L'affaire du *Haven*.

Le pétrolier Chypriote *Haven* a pris feu et a coulé après une série d'explosions. On a estimé que plus de 10000 milles tonnes d'hydrocarbures se sont déversées dans la mer. Les demandes d'indemnisation, au titre des dommages qu'aurait subi le milieu marin dans cette

¹ Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1988, p. 36.

² D.S., FUND/EXC.22/2, 1989, p. 7.

affaire sont énormes : environ 1300 demandeurs italiens, dont le Gouvernement italien et la région de Ligurie ont revendiqués une indemnisation. Cette demande d'indemnisation ne précise pas le type de dommage écologique subi ni la méthode de calcul de la somme réclamée. En outre, un organisme public, le parc national de Port-Cros a déposé une demande au titre des dommages à l'environnement marin¹.

Devant ces demandes, le comité exécutif du F.I.P.O.L. a réaffirmé son attitude traditionnelle qui est celle d'exclure les éléments non quantifiables des dommages causés à l'environnement. Or, la délégation italienne n'est pas de son avis. Selon l'information fournie par cette dernière, les Conventions de 1969 et celle de 1971 sont intégrées dans la loi italienne n° 506 du 27 Mai 1978. A part celle-ci il existe trois autres lois. Les deux premières, celle du 14 Juillet 1965 et celle du 31 Décembre 1982 envisagent la possibilité de déterminer le montant des dommages et intérêts sur une base équitable si une évaluation précise n'est pas possible. Aussi la délégation italienne affirme t elle que la méthode de calcul des dommages écologiques existait déjà avant l'introduction des deux Conventions en Italie². La troisième loi celle de 8 Juillet 1986 est quelque peu spéciale, en introduisant une nouvelle conception : quand les dommages sont estimés sur base équitable, la gravité de la faute et le profit réalisé du responsable sont deux éléments dont il faut tenir compte.

Ceci a donné lieu à un conflit entre le gouvernement italien représenté par sa délégation et le F.I.P.O.L. La délégation Italienne voit dans ses lois nationales³, au lieu de la résolution de 1980 de l'Assemblée du F.I.P.O.L., une interprétation de la notion de « *dommage par pollution* » contenue dans les deux Conventions, puisqu'à son avis, non seulement cette notion est suffisamment large pour inclure les dommages écologiques mais les trois lois précitées, permettant l'évaluation équitable des éléments non quantifiables de l'environnement, servent comme un complément de sa loi du 27 Mai 1978 mettant en œuvre les deux Conventions, avec laquelle, les trois autres lois (loi du 14 Juillet 1965, loi du 31 Décembre 1982, loi du 8 Juillet 1986) ne sont pas en conflit. En revanche, le F.I.P.O.L. invoque la résolution de 1980 comme une interprétation valable des Conventions, tout en confirmant son attitude selon laquelle seuls les éléments quantifiables des dommages écologiques peuvent faire l'objet d'une indemnisation. A partir de ce point de vue, le

¹ Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1991, p. 62-67.

² Ch. A. Kiss, « *un cas de pollution internationale : l'affaire des bouts rouges* », J.D.I., 1965, p. 205 ; voir aussi les arrêts cités par M. Giampietro p. 97 et s. op.cit.

³ La position complète de la délégation italienne est reproduite dans D.S. ; FUND/EXC. 30/WP. 1, 16/12/1991.

F.I.P.O.L. dénonce l'incompatibilité des trois lois précitées avec celle appliquant les Conventions et soulève que, dans ce cas de conflit la loi appliquant les Conventions l'emporte sur ses concurrentes¹. Un autre argument a été avancé par le F.I.P.O.L., il repose sur le caractère punitif de la loi italienne du 8 Juillet 1986. De l'avis du F.I.P.O.L., « *les rédacteurs de la Convention portant création du Fonds n'avaient certainement par pour intention de prévoir le versement par le F.I.P.O.L. de sommes de caractère punitif, calculées en fonction de la gravité de la faute commise ou du bénéfice obtenu par la partie fautive* »².

Ces trois affaires que nous venons d'évoquer témoignent s'il en faut de l'écart entre l'attitude du F.I.P.O.L. et celle de certaines juridictions des pays parties aux Conventions sur la question de la recevabilité de l'indemnisation des dommages écologiques.

Cette attitude du F.I.P.O.L. le place littéralement à contre courant de la prise en considération et de la reconnaissance internationale et européenne de l'indemnisation du dommage écologique. Dans un véritable « plaidoyer », Mme le Couviour³ considère que le F.I.P.O.L. devrait revoir sa politique pour se conformer à l'évolution de la pratique tant nationale qu'internationale et également éviter la confrontation avec les juridictions nationales sur la problématique de la réparation des dommages écologiques et de sa reconnaissance au titre de préjudice indemnisable. En effet, les victimes ne sont pas totalement désarmées face à la rigueur de la position adoptée par le F.I.P.O.L.. Elles ont le droit, lorsqu'une demande est déclarée irrecevable par le Fonds, d'intenter une action en justice contre le Fonds lui-même sur la base des droits nationaux applicables au cas d'espèces. Le risque est bien évidemment de voir surgir un conflit d'interprétation sur la notion de « *dommage par pollution* », ce qui porterait atteinte à l'uniformité d'interprétation prônée entre autre par l'Assemblée du F.I.P.O.L.⁴. Plusieurs auteurs affirment de fait l'existence d'un droit à l'environnement et soulignent son caractère éminemment collectif⁵.

En droit comparé, les pionniers en la matière sont les Etats Unis qui reconnaissent l'existence du préjudice écologique au titre de préjudice indemnisable, il s'agit de la

¹ Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1992, p. 70.

² Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1992, p. 71.

³ K. Le Couviour, op.cit., pp. 408 à 421.

⁴ Voir, supra., p. 127 et s.

⁵ Notamment les propos des Professeurs Caballero ou Viney in K. Le Couviour, op. cit., pp.419 et 420.

DEUXIEME PARTIE : Les principaux régimes d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : Les Fonds d'indemnisation

F.W.P.C.A. de 1972¹, de la C.E.R.C.L.A. de 1980² et de l'O.P.A. de 1990, cette dernière faisant office de « modèle législatif »³.

Au niveau international, il serait impossible de mentionner l'ensemble des instruments internationaux qui prennent en compte le droit à l'environnement et la réparation du dommage écologique. Nous pouvons cependant citer quelques uns à titre d'illustration. La Convention des nations Unies sur le droit de la mer notamment en son article 235⁴, la Convention sur la réglementation des activités relatives aux ressources minérales de l'antarctique qui reconnaît le dommage à l'environnement en relation avec le territoire de l'antarctique⁵, la Convention de Lugano adoptée par le conseil de l'Europe le 21 Juin 1993 et la résolution 687 du conseil de sécurité des Nations Unies⁶.

Sur le plan européen, la directive n° 2004/35/C.E. du 21 Avril 2004⁷ constitue une avancée majeure en la matière. Elle insiste en effet sur le principe du « pollueur payeur », tant sur la prévention que la réparation, fixe des conditions de réparation des dommages, et définit le dommage environnemental. La commission européenne a, de son côté, jugé que l'approche actuelle est insuffisante et qu'il faudrait une refonte du système international en la matière. En effet ainsi qu'elle le déclare : « sous sa forme actuelle, le régime international ne permet pas d'indemniser correctement les dommages causés à l'environnement (restauration de l'environnement) »⁸. Déclaration que Mme Robert s'empresse de compléter en affirmant que cela ne requerrait pas tant d'efforts puisqu'il suffirait au FIPOL de modifier sa politique⁹.

¹ Fédéral Water Pollution Control Act de 1972, amendée le 27 Novembre 2002, www.epw. Senate.gov.

² Comprehensive Environmental Réponse, Compensation, and Liability Act adopté par le congrès Américain le 11 Décembre 1980, amendé le 17 Octobre 1986, www.epa.gov.

³ A. Didier, op. cit., chapitre 1^{er}, point 23 ; K. Le Couviour, op.cit., p. 387.

⁴ L'article 235 incite les Etats parties à « coopérer et développer le droit international de la responsabilité » notamment en tenant compte de l'évolution du droit de l'environnement.

⁵ Convention sur la réglementation des activités relatives aux ressources minérales de l'antarctique adoptée à Willington le 2 Juin 1988.

⁶ Résolution 687 du conseil de sécurité des Nations Unies, adoptée le 3 Avril 1991, §16, www.Un.org/french/Depts/unscom/SRES 687.

⁷ Directive n° 2004/35/C.E. du 21 Avril 2004 sur la responsabilité environnemental en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, du Parlement Européen et du Conseil, <http://eur-lex>. Europa. Eu.

⁸ Communication de la commission au parlement et au conseil sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier *Prestige*, 3 Décembre 2002, COM(2002) 681final, p.11.

⁹ S. Robert, « *l'Erika, responsabilités pour un désastre écologique* », Bruxelles, Bruylant, 2003, p.32.

C : L'attitude du FIPOL face au manque à gagner dû à l'altération de l'environnement.

Les Conventions de 1969 et 1971 ne précisent pas dans la définition du « *dommage par pollution* » que le manque à gagner soit une catégorie de dommages indemnisables. Les protocoles de 1992 relatifs à ces Conventions ajoutent expressément dans la nouvelle définition de « *dommage par pollution* » les termes suivants : « *le manque à gagner dû à l'altération de l'environnement* ». Ainsi le manque à gagner ou la perte de revenu causé par la contamination de l'environnement sera recevable devant les Tribunaux nationaux qui auront la liberté d'utiliser leurs propres critères concernant la recevabilité de ce type de préjudice, excepté bien sûr celui de l'exigence du « *rattachement physique* ».

Le principe que le F.I.P.O.L. adopte dans le traitement des réclamations pour le manque à gagner dû à l'altération de l'environnement se rapproche de celui du droit civil, puisque l'idée de rattachement physique n'a jamais eu son rôle à jouer. En nous penchant sur les affaires traitées par le F.I.P.O.L. nous relevons que le critère fréquemment adopté est que seules les personnes dont les revenus dépendent directement des activités liées à la côte ou à la mer polluée peuvent recevoir des dommages et intérêts¹.

Dans ces affaires, le F.I.P.O.L. a surtout indemnisé le manque à gagner subi par les pêcheurs², des hôteliers, des petits commerçants touristiques et des restaurateurs de stations balnéaires³. Il existe aussi des cas assez spéciaux. Pour ne citer qu'un exemple celui d'un accident de pollution survenu en Algérie, le F.I.P.O.L. et l'assureur de l'armateur responsable, ont été amenés à payer le manque à gagner subi par une centrale électrique dû à l'interruption de la production d'électricité suite au déversement d'hydrocarbures⁴.

Dans l'affaire du *Tanio*, la perte de revenu subie par le secteur touristique qui a été directement atteint par la pollution des plages a été aussi jugé recevable par le F.I.P.O.L.⁵. En revanche, dans cette même affaire, le Comité exécutif du F.I.P.O.L. a rejeté la demande d'indemnisation soumise par une commune pour la perte de revenu fiscal imputable à des

¹ Voir notamment le rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1988, p. 62.

² Dans l'affaire de pollution causée par le navire *Mebaruzaki Maru* n°5 en 1980, le F.I.P.O.L. a accordé les créances aux pêcheurs Japonais pour dommages subis par les champs d'algues de Nori, D.S. ; FUND/EXC 3/2. Annexe, 19/8/1980, p. 7.

³ F.I.P.O.L., renseignements généraux sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Juin 1991, p.15.

⁴ Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1989, p. 24.

⁵ Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1983, p.7.

bénéfices commerciaux à la suite du sinistre. Le comité s'appuyait sur le fait qu'il n'était pas très aisé pour des autorités publiques de prouver qu'une perte de revenue fiscale avait réellement peu pour cause directe un évènement de pollution¹.

Plusieurs autres sinistres d'ampleurs considérables ont contraint le Comité exécutif du F.I.P.O.L. à surveiller minutieusement ses dépenses. En effet, l'accident du *Haven* en Italie a entraîné le dépôt de 700 demandes d'indemnisation auprès du Tribunal de Gènes, dont l'une regroupe les réclamations de 600 hôtels pour leur perte de revenus².

D: L'attitude du FIPOL quant aux frais engagés par l'Etat pour prendre des mesures de sauvegarde.

La question de la recevabilité des demandes d'indemnisation pour les « dépenses supplémentaires »³ et « dépenses fixes »⁴ a été examinée en 1981 au sein du F.I.P.O.L. par un groupe de travail spécial. A l'issue du travail de ce groupe, il a été décidé que les dépenses supplémentaires sont toujours remboursables par le F.I.P.O.L., cependant la décision était plus difficile à rendre concernant le remboursement des dépenses fixes. En fin de compte, ce groupe de travail a conclu qu'il était non seulement dans l'intérêt de l'Etat mais aussi dans celui du F.I.P.O.L. qu'un Etat dispose d'une force d'intervention lui permettant de prendre rapidement des mesures pour faire face à un déversement d'hydrocarbures. En conséquence le F.I.P.O.L. a décidé de rembourser les dépenses fixes étroitement liées à la période de nettoyage considérée, tout en excluant les frais généraux n'ayant pas un lien direct avec l'accident de pollution⁵.

§II : La délimitation du champ d'application de la Convention quant à sa portée géographique.

Tout comme la Convention de 1969, la Convention de 1971 s'applique aux seuls dommages par pollution survenus sur le territoire d'un état contractant, y compris la mer territoriale, et aux « mesures de sauvegarde » destinées à prévenir ou à limiter ces dommages.

¹ D.S., FUND/EXC.10/5, le 29/9/1983, p. 5.

² Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1992, p. 81.

³ Les dépenses supplémentaires sont précisées par le F.I.P.O.L. comme des dépenses engagées par les services publics à la suite de l'évènement et il n'aurait pas encourus en l'absence de l'évènement et des opérations connexes.

⁴ Les dépenses fixes sont interprétées comme des dépenses que les services publics auraient encourues même si l'évènement n'avait pas eu lieu.

⁵ Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1988, p.61 ; rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1989, p.28.

Seul compte le lieu où les dommages se sont produits. Il n'est pas nécessaire, pour que le F.I.P.O.L. intervienne, que les hydrocarbures qui polluent soient des hydrocarbures donnant lieu à contribution. De même la situation juridique de l'Etat dont le navire pollueur bat pavillon est sans importance, dans le cadre de ce premier but.

Cette clause a pour avantage d'encourager l'adhésion à la Convention de 1971, et favorise indirectement la ratification de la Convention de 1969. Une fois devenu partie à cette dernière, l'Etat bénéficie de l'indemnisation du F.I.P.O.L. sans tenir compte du statut juridique du navire ni de savoir si les hydrocarbures qui polluent ont contribué.

Il convient de signaler ici que le protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création du F.I.P.O.L.¹ à l'instar de la Convention de 1969 a étendu le champ d'application de la Convention « *à la Zone Economique Exclusive d'un Etat contractant établie conformément au droit international ou, si un Etat contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 miles marin des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale*² ». Quant aux « *mesures de sauvegarde* », afin de remédier à une éventuelle ambiguïté, la Convention de 1971 précise dans son préambule que ces mesures sont couvertes, sans égard à l'endroit où elles étaient prises. Par conséquent les coûts des mesures prises en haute mer pour empêcher que la fuite des hydrocarbures s'étende jusqu'en mer territoriale d'un état contractant sont confirmés remboursables³.

Signalons que, dans la Convention de 1971, l'article VI§3 est rédigé comme suit : « *Si le fonds prouve que le « dommage par pollution » résulte, en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agit ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage soit de la négligence de cette personne, le fonds peut être exonéré de tout ou partie de son obligation d'indemniser la dite personne sauf en ce qui concerne les mesures préventives visées au §1. Le fonds est, de toute manière, exonéré dans la mesure où le propriétaire a pu l'être aux termes de l'article III §3 de la Convention sur la responsabilité* ». Il ressort de cette

¹ protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création du F.I.P.O.L., ratifiée par l'Algérie en date du 18 Avril 1992, J.O.R.A.D.P. n°25 du 26 Avril 1998.

² Article IV §I du protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création du F.I.P.O.L..

³ Sur ce point voir discussion, documents officiels de la Conférence de 1971 sur la création d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, LEG/CONF. 2/C. 1/SR.19, P.470,471.

disposition que la phrase conditionnelle : « *sauf en ce qui concerne les mesures préventives visées au §1* » est en contradiction avec la dernière phrase : « *Le fonds est, de toute manière, exonéré dans la mesure où le propriétaire a pu l'être aux termes de l'article III §3 de la Convention sur la responsabilité* ». Cette défaillance de rédaction a été décelée et le §3 de l'article IV a été remplacé dans le protocole de 1992 par le texte suivant : « *Si le fonds prouve que le « dommage par pollution » résulte, en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agit ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le fonds peut être exonéré de tout ou partie de son obligation d'indemniser cette personne. Le fonds est, de toute manière, exonéré dans la mesure où le propriétaire a pu l'être aux termes de l'article III §3 de la Convention de 1992 sur la responsabilité. Toutefois, cette exonération du fonds ne s'applique pas aux « mesures de sauvegarde »* ».

Ce paragraphe aménagé en renversant l'ordre de la phrase conditionnelle de la dernière, phrase, fournit un statut particulier aux « *mesures de sauvegarde* ». Ainsi, afin d'encourager de promptes actions suite à un événement de 1992 indemniser les frais de « *mesures de sauvegarde* », en toutes circonstances prises par toutes personnes, même si leur négligence ou leur intention de causer un dommage est à l'origine de l'accident.

S'agissant de la prise en charge financière des propriétaires de navire et de leurs garants¹ deux conditions sont exigées pour que le fonds exerce sa fonction. La première condition est que les dommages dus à la pollution pour lesquels le propriétaire du navire est responsable doivent survenir sur le territoire d'un Etat parti à la Convention de 1969, la deuxième condition est que le navire responsable doit être immatriculé dans un Etat contractant de la présente Convention ou battre son pavillon². Lorsque ces deux conditions sont réunies, le fonds prend partiellement en charge le propriétaire du navire pour les dommages de pollution, peu importe que le navire transporte ou non des hydrocarbures donnant lieu à contribution.

Il convient de signaler que l'article 5 de la Convention de 1971 relatif à la prise en charge financière partielle des propriétaires de navires a été supprimé dans le protocole de 1992.

¹ Article V de la Convention internationale de Bruxelles de 1971 relative à la création d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

² Article III §2 de la Convention internationale de Bruxelles de 1971 relative à la création d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Cette suppression équivaut pour le propriétaire à une augmentation du montant total de sa responsabilité¹. De ce fait, cette suppression a sans aucun doute un effet positif pour les victimes de pollution qui disposent entièrement du fonds d'indemnisation de 1992 dans la mesure où ils n'ont plus de propriétaires comme concurrents, sauf pour ses dépenses des « *mesures de sauvegarde* ».

Sous-section III : Le fonctionnement du F.I.P.O.L..

Nous consacrons cette section à l'étude de la structure du F.I.P.O.L.(§I), Nous nous intéresserons ensuite aux demandes de réparation des préjudices présentées au FIPOL(§ II) et enfin à son financement (§III).

§I : La structure du F.I.P.O.L..

Lors de sa création en 1978, suite à l'entrée en vigueur de la convention de 1971 portant création du Fonds, le Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la « *pollution par les hydrocarbures* » était le premier Fonds de ce type à voir le jour. L'utilité de ce Fonds fût reconnue par la communauté internationale et un nombre croissant d'Etats signèrent le traité d'adhésion au Fonds. Ce dernier à compté jusqu'à 77 Etats membres, il a eu à connaître de plus une centaine de sinistres au cours de ses 36 années d'existence.

Parmi les sinistres dont ce Fonds a eu à connaître, on peut citer l'exemple du naufrage du navire le *Tanio*. Le 7 Mars 1980, le navire *Tanio* pétrolier de haute mer construit en 1958 battant pavillon Panaméen chargé de 26000 tonnes de fuel lourd et de 900 tonnes de fuel de propulsion fait naufrage au large de l'île-de Batz dans le nord du département du Finistère (France) entraînant la mort de huit marins et le déversement de 12500 tonnes de fuel dans la mer.

Cet évènement a eu lieu en moins de deux ans par rapport au naufrage de l'*Amoco-Cadiz*. La pollution qui s'en est suivie, a poussé l'Etat Français à adhérer aussitôt après au système d'indemnisation mis en place par l'O.M.I. au travers du F.I.P.O.L.. Les dommages causés par la pollution du *Tanio* étaient donc susceptibles d'être pris en charge par le F.I.P.O.L. après consommation du Fonds de limitation de l'assureur du navire l'United Kingdom P&I (*Protection and Indemnity*) Club. La limite de responsabilité du propriétaire

¹ Document officiel de l'O.N.U., Conférence de 1984, LEG/CONF. 6/C. 2/FR. 18, P.10.

était de 11,83 millions de Francs (1,8 millions d'Euros) remise au tribunal de Brest en Avril 1980 comme Fonds de limitation, la somme est confiée à un liquidateur qui la fait fructifier en attendant un accord sur les demandes d'indemnisation. Celles-ci approchent la centaine, pour un total de 527 millions de Francs (80,3 millions d'Euros) (dont une demande de 490 millions de Francs du gouvernement Français) (74,7 millions d'Euros). Cela dépasse le total disponible entre l'argent placé de l'assureur et le plafond du F.I.P.O.L.. Après des versements partiels entre 1983 et 1985, le F.I.P.O.L. parvient en 1988 à des ententes amiables avec tous les demandeurs, pour un total de 348 millions de Francs (53,1 millions d'Euros), dont 327 millions de francs (49,9 millions d'Euros) pour le gouvernement Français, intérêts de retard compris.

L'Etat Français et le F.I.P.O.L. intentent dans le même temps une action en justice contre les armateurs et les autres parties potentiellement responsables de la défaillance du navire. L'Etat cherche à accroître son indemnisation et le F.I.P.O.L. à recouvrer une partie des sommes versées aux victimes. A eux deux, ils réclament 483 millions de Francs (73,7 millions d'Euros). Le 15 Décembre 1987, un accord amiable entre les parties met fin à l'action en justice. *« Le propriétaire et le Club, agissant au nom de l'ensemble des défendeurs, signent avec le F.I.P.O.L. et l'Etat un protocole de solde de renonciation à toute poursuite contre un versement de 294 millions de Francs (44,8 millions d'Euros) dont 107 millions (16,3 millions d'Euros) vont au F.I.P.O.L. et 187 millions (28,5 millions d'Euros) à l'Etat. Le F.I.P.O.L. récupère ainsi près du tiers de ce qu'il a versé aux victimes tandis que l'Etat augmente son indemnisation d'un tiers. C'est à notre connaissance la première fois qu'un Etat parvient ainsi à monter son indemnisation au dessus du plafond du F.I.P.O.L. »*¹ certes, cet évènement n'a pas provoqué de crise caractérisée comparé à l'*Amoco-Cadiz* mais, il mérite d'être cité surtout concernant l'indemnisation des victimes. L'indemnisation attribuée au nettoyage était de 98% régit par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et F.I.P.O.L. de 1971. Quant à l'indemnisation attribuée aux pertes économiques elle était de 0,02% pour les activités marines et 1% pour le tourisme².

Ainsi, il devint assez vite évident que les niveaux d'indemnisation disponibles ne suffisaient souvent pas à couvrir la totalité des dommages subis. C'est la raison pour laquelle le régime initial du Fonds de 1971 a été modifié en 1992 par un protocole instituant la convention portant création du Fonds de 1992, entré en vigueur le 30 Mai 1996.

¹ Site Internet de Cedre, « *Pollution du Tanio, paragraphe sur l'indemnisation, février 2008* ».

²www.cedre.fr/fr/rejet/domm/cas.php.

Le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la « *pollution par les hydrocarbures* » est une organisation intergouvernementale mondiale qui a été établie pour administrer le régime d'indemnisation institué par la convention de 1992 portant création du Fonds. Ce dernier a été créé par 9 Etats membres et depuis le nombre des Etats parties ne cessent d'augmenter et le nombre de ses membres au 1^{er} Octobre 2018 est passé à 115 Etats¹. En devenant partie à la convention de 1992 portant création du Fonds, un Etat devient membre du Fonds de 1992.

De ce fait, au fur et à mesure que les Etats dénonçaient le premier Fonds pour ratifier la convention de 1992, le régime initial perdait de son importance. En conséquence la convention de 1971 a cessé d'être en vigueur le 24 Mai 2002 et n'est donc pas appliquée aux sinistres survenus après cette date. Lors de la session d'Octobre 2014 du conseil d'administration du Fonds de 1971, les anciens Etats membres du Fonds de 1971 ont voté en faveur de la liquidation de ce fonds, avec effet au 31 Décembre 2014. Le Fonds de 1971 a dès lors cessé d'exister.

Nous limiterons par conséquent notre étude au Fonds de 1992².

Le Fonds de 1992 est constitué et dirigé par une Assemblée composée de représentants de tous les Etats membres et par un comité exécutif composé de 15 membres élus par l'assemblée. Cette dernière est considérée comme l'organe directeur suprême du Fonds. Elle se réunit en session ordinaire une fois par an. C'est elle qui fixe les contributions annuelles, gère le Fonds et le personnel, adopte le budget et surtout approuve les demandes de règlements³. Le comité exécutif quant à lui a pour principale fonction d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation. Il agit à titre principal comme mandataire de l'Assemblée, on retrouve dans la fixation des critères de désignation de ses membres, la volonté d'assurer, sur la base d'une répartition géographique, une représentation satisfaisante aux deux catégories de pays aux intérêts opposés d'une part les pays les plus exposés au risque de pollution par les hydrocarbures c'est-à-dire ceux qui disposent d'une façade maritime importante située sur les grandes lignes d'acheminement des hydrocarbures et d'autre part les pays possédant les plus importantes flottes pétrolières.

¹ Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, note explicative, Octobre 2018.

² Lors de la tenue de la 14^{ème} session de l'Assemblée générale du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (F.I.P.O.L. de 1992) qui s'est tenu à Londres 12/10/2009, l'Algérie a été élue à la deuxième vice présidence de cette organisation.

³ Droits maritimes, œuvre collective sous la direction de Jean Pierre Beurier, Dalloz 2008 P., 1167.

Le Fonds de 1992 qui a son siège à Londres, partage un secrétariat commun avec le Fonds complémentaire de 2003¹. Il est dirigé par un administrateur qui est le plus haut fonctionnaire du Fonds et son représentant légal. Il assure la gestion du Fonds, recouvre les contributions et assure les placements sous le contrôle du Comité Exécutif et compte 27 fonctionnaires.

Au même titre que le F.I.P.O.L. 1971, le Fonds de 1992 est chargé d'indemniser les victimes des dommages dus à la « *pollution par les hydrocarbures* » de manière complémentaire ou subsidiaire. Une indemnisation supplémentaire est donc prévue à la charge du Fonds pour les cas où la personne atteinte d'un préjudice n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation équitable des dommages sur la base de la Convention sur la responsabilité civile de 1992(C.L.C. 1992)².

Actuellement, le nombre d'Etats, parties à la Convention de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution, s'élève à 116 Etats³.

§ II : Les demandes de réparation des préjudices présentées au FIPOL.

A : La présentation et la recevabilité des demandes.

1 : La présentation des demandes.

Tout demandeur, c'est-à-dire « *quiconque subissant des dommages causés par la pollution d'hydrocarbures* » désireux d'obtenir réparation de son préjudice peut présenter une demande à cette fin au Fonds si l'indemnité perçue par le propriétaire du navire ou son assureur est insuffisante ou absente⁴. Il peut s'agir de particuliers, d'organisations de droit privé ou de droit public, de collectivités locales, d'Etats, ou d'entreprises, comme l'illustre la qualité des plaignants dans l'affaire du *Haven* ou de l'*Erika*. La demande est à introduire au siège du Fonds ou auprès d'un bureau local.

¹ Cf., supra, p.126.

² L'article IV §1 de la Convention de 1971/1992 énumère limitativement les hypothèses dans lesquelles le Fonds sera tenu d'indemniser la personne atteinte d'un préjudice. Le §2 du même article énumère quant à lui les hypothèses restrictives d'exonération du Fonds quant à son obligation d'indemnisation, hypothèses auxquelles il faut sans doute ajouter celle, implicite, où l'Etat concerné n'est pas partie à la Convention de 1971/1992.

³ Voir annexe, n° 2, p.237.

⁴ K. Töpfer, Au-delà du marché : les F.I.P.O.L. et l'environnement, in les F.I.P.O.L. : 25 années d'indemnisation des victimes de sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures, p. 37, www.iopcfund.org.

Pour mener à bien sa mission, le Fonds collabore régulièrement avec les assureurs des propriétaires de navires regroupés sous la forme de mutuelle généralement les Clubs P&I. Le mécanisme est semblable à celui employé par le Fonds de 1971.

Un système de soumission en ligne des demandes d'indemnisation a été mis au point par le secrétariat pour faciliter le processus de traitement des demandes tant par les demandeurs que par le secrétariat.

2 : La recevabilité des demandes.

Dans sa mission d'examen de la recevabilité des demandes d'indemnisation, le Fonds ne dispose pas d'une totale liberté d'appréciation étant donné qu'il est lié par les dispositions des deux Conventions notamment en ce qui concerne le type de dommage à indemniser¹. Le Fonds respecte sa politique, édictée pour la première fois en 1980 suite aux travaux d'un premier groupe de travail créé à l'occasion afin de se pencher sur les critères de recevabilité des demandes présentées au Fonds pour indemnisation. Les Conventions étaient en effet muettes quant aux méthodes à employer pour examiner et évaluer les demandes d'indemnisation. Face à l'absence de balises en la matière, l'Assemblée du Fonds prit l'initiative d'élaborer des critères généraux et spécifiques de recevabilité des demandes d'indemnisation expressément énumérés dans un manuel² servant désormais de guide tant pour le Fonds lui-même que pour les nombreux demandeurs, le but ultime étant d'élaborer une politique uniforme en matière de recevabilité des demandes d'indemnisation³. La dernière édition du manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 qui date de 2019, inclut des critères d'évaluation affinés résultant la recevabilité des demandes d'indemnisation présentées par des employés ayant subi des pertes sous forme de réduction de leurs salaires, de travail à temps partiel ou de licenciement à la suite d'un sinistre. Un certain nombre de modifications d'ordre rédactionnel ont été apportées au manuel des demandes d'indemnisation, aux directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation du poisson et aux directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans le secteur du tourisme.

¹ Voir, supra p. 127.

² Manuel des demandes d'indemnisation, Décembre 2008, www.iopcfund.org.

³ Section I (point 1.5) et section III du manuel des demandes d'indemnisation, op.cit. ; K. Le Couviour, op.cit., p.281.

Ainsi toute dépense, perte ou dommage doivent avoir été encourus effectivement et causés par une contamination résultant du déversement d'hydrocarbures persistants ; toute dépense doit se rapporter à des mesures raisonnables et justifiables ; le lien de causalité entre le dommage et la contamination résultant du déversement est nécessaire ; le demandeur doit avoir subi un préjudice économique quantifiable et doit prouver le montant de ses dépenses, pertes ou dommages en produisant des documents appropriés ou autres éléments de preuve. Les critères généraux valent pour toute demande d'indemnisation cependant, les organes directeurs du Fonds ont fait preuve de souplesse puisque le respect de ces exigences est fonction des circonstances particulières liées aux demandeurs. Les critères spécifiques aux différents types de demandes sont explicités à la section 3 du manuel des demandes d'indemnisation¹.

Plusieurs révisions furent dictées par la survenance de sinistres qui mirent en lumière l'inexistence de critères de recevabilité pour les préjudices économiques ou encore pour les mesures de remise en état².

En Octobre 2017, les organes directeurs des F.I.P.O.L. ont approuvé le texte des directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement. Ces dernières ont été publiées et ajoutées au dossier d'information relatif aux demandes d'indemnisation des F.I.P.O.L.. Etant donné la complexité du sujet, et le nombre limité de demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement présentées par le passé, il a été estimé que ces directives pourraient s'avérer une source d'information inestimable pour les demandeurs futurs à cet égard et pour tout débat sur les questions environnementales³.

¹ Manuel des demandes d'indemnisation, op.cit.

² J. Nichols, « *Genèse de la position des F.I.P.O.L. à l'égard de la recevabilité des demandes en indemnisation* » in, les F.I.P.O.L. : 25 années d'indemnisation des victimes de sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures, pp. 103 à 117, www.iopcfund.org.

³ Plan d'Action pour la Méditerranée (P.A.M.), Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (R.E.M.P.E.C.), « *dernier développement sur la question de l'indemnisation en cas de dommage du à la pollution provenant des navires* », Note des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (F.I.P.O.L.), 12^{ème} réunion des correspondants du R.E.M.P.E.C., Malte, 11-13 juin 2019, R.E.M.P.E.C./WG. 41/6/2, I.O.P.C./OCT. 18/11/1, I.O.P.C./APR. 19/9/1 et I.O.P.C./2018/Circ. 3.

B : Le règlement des indemnisations.

Le règlement intérieur du Fonds adopté par l'Assemblée détermine la procédure à suivre pour le règlement des indemnisations. Lorsque les demandes sont de faible importance, la compétence est dévolue à l'administrateur qui pourra le cas échéant procéder à des paiements provisoires. En revanche, pour les demandes de plus grande importance, l'accord du comité exécutif est requis¹.

1 : La voie transactionnelle.

Après avoir évalué et négocié la demande d'indemnisation, le Fonds est appelé à se prononcer sur une potentielle indemnité à verser à la victime.

Le souci de célérité a été et reste le leitmotiv du Fonds. Aussi pour éviter les traditionnelles lourdeurs et coûteuses procédures juridictionnelles, le Fonds a mis en place une politique de règlement par voie transactionnelle. En effet, il a adopté une politique selon laquelle il valait mieux que les demandes d'indemnisation se soldent par la conclusion de règlement à l'amiable². Il a ainsi privilégié la voie transactionnelle extra judiciaire à la voie classique judiciaire, contentieuse. La politique ainsi adoptée par le F.I.P.O.L. présente l'avantage de réduire la durée et le coût financier des procédures³. En général, l'accord signé par le F.I.P.O.L. intervient dans un délai inférieur à deux ans⁴, ce qui contraste avec la lenteur des procédures judiciaires. La différence entre ces deux voies peut être illustrée au travers de deux sinistres survenus au large des côtes Bretonnes à deux années d'intervalle.

Dans l'affaire de l'*Amoco-Cadiz*, il a fallu subir 14 ans de procédures devant les juridictions Américaines pour finalement aboutir à des indemnités colossales mais sans qu'aucune indemnité ne soit versée aux victimes pendant toute cette procédure contentieuse. Les victimes n'avaient pas la possibilité de se retrancher sur la Convention de 1971(F.C 1971) puisque celle-ci n'entraît en vigueur que le 16 Octobre 1978, soit sept mois après le sinistre. L'affaire du *Tanio* s'est quand à elle soldée par voie transactionnelle, suite à la conclusion d'un accord entre le F.I.P.O.L., les défenseurs de l'Etat Français, des indemnités ayant été versées quelques mois seulement après la survenance du sinistre⁵. Cependant une remarque

¹ K. Le Couviour, op.cit., p. 284.

² Les F.I.P.O.L. : 25 années d'indemnisation..., op.cit.

³ S. Robert, op.cit., p. 81.

⁴ K. Le Couviour, op.cit. ; p.275.

⁵ S. Robert, op.cit. p. 81.

importante s'impose, l'Etat Français a réservé ses droits à l'égard des tiers alors même qu'il avait conclu un accord par la voie transactionnelle, ce qui prouve que la voie privilégiée par le F.I.P.O.L. n'est pas exclusive de tout droit que pourrait faire valoir la victime à l'égard des tiers devant les juridictions nationales¹.

Nous pouvons également citer les cas du *Haven*, où les demandeurs conclurent un accord en vue de retirer toute plainte et affaire pendante devant les juridictions italiennes, l'affaire *Solar I*, où le F.I.P.O.L. conclut des règlements à l'amiable avec certain demandeurs², et celle de l'*Erika* dans l'accord amiable conclu avec la commune de Belle Ile en Mer³.

Il faut cependant reconnaître que la voie transactionnelle engendre également des coûts (honoraires d'experts, temps passé à négocier avec le F.I.P.O.L., documents administratifs, etc...) qui doivent être supportés par les victimes et n'est concluante que si les victimes se soumettent, au moins tacitement, aux exigences de la politique du F.I.P.O.L., en matière procédurale, par exemple⁴.

2 : Le recours secondaire à la voie judiciaire.

Toute décision rendue par le F.I.P.O.L. est susceptible de faire l'objet d'une contestation en justice. Le F.I.P.O.L. peut être partie à la cause comme défendeur mais aussi comme demandeur. Parmi les hypothèses qui peuvent se présenter deux seulement d'entre elles retiendront notre attention : l'irrecevabilité de la demande, et l'action récursoire intentée par le F.I.P.O.L.. Mais, avant de nous intéresser à ces deux hypothèses, il est utile de poser la question de savoir si le manuel des demandes d'indemnisation est un texte juridiquement obligatoire à l'égard des juridictions nationales des Etats contractants appelées à se prononcer sur la question de la recevabilité des demandes.

La question fût posée en jurisprudence, et à l'évidence, comme en témoigne la Cour d'appel de Paris dans l'affaire de l'*Erika*, les juridictions nationales ne sont pas liées par les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation élaborés par le Fonds : « dans

¹ K. Le Couviour op.cit., pp. 273-274 ; « *Amoco-Cadiz une première judiciaire aux USA* », le nouvel observateur <http://tempsreel.nouvelobs.com/planete/200080313.OBS4890/amoco-cadiz-une-premiere-judiciaire-aux-usa.html>.

² A. Didier, op.cit., chapitre 2, point 47.

³ K. Le Couviour, op.cit., p. 275.

⁴ Ibid., p. 276.

l'évaluation du préjudice, la Cour se doit d'appliquer les critères de droit commun et non ceux du F.I.P.O.L. »¹.

Cette affaire est révélatrice de la position jurisprudentielle. Le tribunal de commerce de Lorient a suivi cette position en Mai 2008, dans un litige concernant un négociant en produits alimentaires, vendant des aliments congelés et conditionnés à des restaurants, qui se plaignait d'avoir subi un préjudice économique. Il déclara ne pas être lié par les critères de recevabilité du F.I.P.O.L. et il lui appartenait d'interpréter les notions de « *dommage par pollution* » et de « *mesures de sauvegarde* » et de les appliquer à chaque cas. Le Fonds de 1992 avait rejeté la demande du plaignant au motif qu'il ne pouvait établir le lien de causalité entre les pertes subies et l'évènement dommageable. Notons qu'il n'a cependant pas été fait droit à la demande car le Tribunal conclut à l'absence de preuves suffisantes concernant le lien de causalité².

La Cour d'appel de Rennes a apporté une nuance intéressante en affirmant que les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation ne liaient pas les Tribunaux nationaux des Etats contractants mais que ces derniers étaient tout à fait libre de s'y référer³ tout en gardant une marge d'interprétation et d'appréciation non négligeable dans l'examen de la recevabilité et de l'évaluation des demandes, en s'appuyant sur le droit national de la responsabilité⁴ et la Cour de réfuter ainsi l'argument du Fonds selon lequel les critères de recevabilité auraient : « *la valeur d'actes dérivés des accords internationaux et comme tels s'imposeraient aux juridictions nationales* »⁵.

Plusieurs auteurs ont fait part de leur convergence de point de vue à cet égard. Le Professeur Bonassies souligne que nulle disposition de la Convention de 1971/1992(F.C) ne permet de déterminer si les actes internes à cette institution sont revêtus d'un quelconque pouvoir normatif ou ont effet direct à l'égard des organes nationaux des Etats contractants⁶. De même, comme le rappelle Mr Hans, secrétaire adjoint aux affaires juridiques et conseiller

¹ Cour d'appel de Paris, affaire *Erika*, 30 Mars 2010, supra, p. 111.

² Note de l'administrateur, « Sinistres dans le Fonds de 1992 a eu à connaître, *Erika* », 92FUND/EXC.42/4, 1^{er} octobre 2008, pp. 5-6, point 6.1, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-3526/>.

³ Cour d'appel de Rennes (2^{ème} ch. Com.), 25 Mai 2004, D.M.F., 2005, p.529.

⁴ K. Le Couviour, op.cit., pp. 282,285 et 341.

⁵ Ibid., p. 340.

⁶ P. Bonassies, le droit positif en 2004, D.M.F., 2005, hors série n°9, p.22.

juridique de l'O.N.U., « *les amendements apportés au manuel d'indemnisation ne sont pas juridiquement contraignants* »¹.

Quant aux résolutions adoptées par l'Assemblée du F.I.P.O.L., le principe serait le même, comme la doctrine a eu l'occasion de le commenter. Ainsi Mme Rémond-Gouilloud a précisé que « *la nature juridique des décisions de l'Assemblée restent à préciser, certains Etats contestant la valeur de cette source de droit imprévue* »². Et Mme De La Fayette d'affirmer que « *la résolution (n°3 de l'Assemblée du F.I.P.O.L.) n'est pas légalement contraignante* »³.

IL y a lieu enfin de remarquer que les critères de recevabilité des demandes tels que publiés dans le manuel d'indemnisation furent établis par les gouvernements des Etats parties aux Conventions de 1969 et 1971, dans un premier temps, et de 1992, dans un second temps, et ce, au travers de la représentation de leurs membres aux différents organes du F.I.P.O.L..

La question de savoir si le manuel des demandes d'indemnisation est un texte juridiquement obligatoire ayant été discutée, il convient maintenant d'exposer les deux hypothèses, relatives au recours à la voie judiciaire, que nous avons choisi de retenir :

a - L'irrecevabilité de la demande.

Lorsqu'une victime se heurte au refus du F.I.P.O.L. de l'indemniser pour le préjudice subi, au motif notamment que sa demande ne remplirait pas les critères de recevabilité du F.I.P.O.L. ou que le préjudice écologique n'est pas indemnisable selon la politique du F.I.P.O.L.⁴, la voie juridictionnelle contentieuse reste entièrement ouverte aux demandeurs.

Les juridictions nationales saisies peuvent remettre en cause l'interprétation donnée par le F.I.P.O.L., ce qui démontre une différence de lecture des Conventions entre le F.I.P.O.L. et les juridictions nationales d'une part, mais également entre les juridictions nationales de différents Etats d'autre part. Dans certains cas les juridictions se sont montrées tout aussi restrictives dans la recevabilité des demandes que ne l'avait été le F.I.P.O.L., ce qui signifie, que l'action contentieuse n'ouvre pas toujours droit à l'indemnisation pour le préjudice subi.

¹ M. Hans, « *le droit de la mer et le F.I.P.O.L.* », in les F.I.P.O.L. 25 années d'indemnisation... op.cit. p. 35.

² M. Rémond-Gouilloud, op.cit., p.155.

³ L. De La Fayette, op.cit., p.155.

⁴ Voir, supra ; p. 126.

Pour faire face à ces conflits d'interprétation handicapants selon l'Assemblée du F.I.P.O.L. et selon certains Etats ayant participé aux réunions du troisième groupe de travail intersessions¹, les délégations étatiques et la doctrine proposèrent de créer, soit une institution judiciaire internationale neutre et indépendante qui aurait pour mission de trancher les différends d'interprétation, soit de reconnaître cette compétence à un Tribunal international. Créer une telle institution serait du point de vue du Professeur Gautier, une « *solution plus acceptable* »². Mais pour certains il serait plus judicieux encore d'insérer une clause dans la Convention sur la responsabilité civile de 1992 imposant les Tribunaux nationaux de tenir compte de la politique adoptée par le F.I.P.O.L. et ce, afin de garantir l'application uniforme des Conventions au sein des différents Etats parties. Ce point de vue ne nous paraît cependant pas opportun car cela conférerait un pouvoir arbitral, unilatéral et absolu au F.I.P.O.L..

b : L'action récursoire intentée par le F.I.P.O.L. :

La Convention de 1971/1992 reconnaît la personnalité juridique aux F.I.P.O.L. de telle sorte qu'ils sont titulaires de droits et d'obligations en vertu de la législation de chaque Etat contractant et qu'ils peuvent être parties à une procédure en justice engagée auprès des Tribunaux dudit Etat contractant³.

L'Assemblée du F.I.P.O.L. a adoptée une politique l'invitant à agir en justice afin de demander le remboursement des sommes versées par lui à titre d'indemnités. Un recours contre le propriétaire du navire ou toute autre personne est ouvert sur la base du droit national applicable⁴. Le Fonds est subrogé dans les droits que la personne indemnisée aurait pu faire valoir contre le propriétaire du navire ou son assureur. La subrogation, selon le Pr J. Mestre, consiste à substituer une personne dans les droits attachés à la créance dont une autre était titulaire à la suite d'un paiement effectué par la première à la seconde⁵. Ce qui signifie, en présence des Fonds, que ces derniers, ayant indemnisé la personne lésée, vont prendre sa place dans ses rapports avec le responsable. En d'autres termes, ledit responsable acquiert la qualité de débiteur à l'égard du Fonds. Le mécanisme de la subrogation légale permet, ainsi,

¹ Note de l'Administrateur, « *Rapport du troisième groupe de travail intersessions* », 15 Août 2000, 92FUND/WGR.3/3, point 7.2, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-2741/>.

² P. Gautier, « *environmental damage and the United Nations Claims Commission: New directions for future International environmental cases* », brill.com" book" edcoll" Bej. 1978.

³ Article II §2 de la Convention de 1971/1992.

⁴ M. Jacobson, « *le régime international d'indemnisation depuis 25 ans, in les F.I.P.O.L. : 25 années d'indemnisation des victimes de sinistre lié à la pollution par les hydrocarbures* », op.cit. p.18.

⁵ J. Mestre, « *La subrogation personnelle* », Thèse Aix 1976, Paris, L.G.D.J., 1979, n° 4,

au F.I.P.O.L. d'asseoir la légitimité de son action en justice pour demander le remboursement des sommes versées par lui¹.

C'est ainsi que le Fonds a engagé plusieurs actions de ce type. A l'occasion du sinistre du *Miya Maru* numéro 8 échoué au large des côtes Japonaises en 1979, le Fonds de 1971 s'est retourné contre le navire et a pu ainsi récupérer une partie des sommes versées aux victimes². Dans l'affaire du sinistre du *Tanio*, échoué au large des côtes Françaises en 1980, le Fonds de 1971 a conclu un règlement à l'amiable avec le propriétaire du navire et son assureur pour un montant total de US\$ 48 millions³. Le dernier exemple que nous pouvons citer est celui de l'affaire du *Prestige* où en Octobre 2012, le comité exécutif du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à engager une action récursoire contre l'« *American Bureau Of Shipping* »(A.B.S.), la société de classification qui avait certifié le *Prestige*, devant le Tribunal de première instance de Bordeaux, comme mesure conservatoire visant à protéger les intérêts du Fonds de 1992 et éviter que l'action ne devienne prescrite en droit Français.

En dépit de ce qu'énonce l'article 10 de la Convention de 1969/1992(C.L.C.), il sera parfois difficile pour le F.I.P.O.L. d'obtenir l'exéquatur des décisions qui lui sont favorables. En effet, il n'est pas toujours aisé de faire exécuter le jugement ainsi obtenu dans un autre Etat contractant surtout si l'Etat propriétaire du navire doit faire exécuter sur son propre territoire un jugement qui lui est défavorable.

c: L'effet obligatoire des décisions judiciaires à l'égard du F.I.P.O.L..

Il semble bien que le F.I.P.O.L. soit lié par les décisions judiciaires rendues par les juridictions nationales appelées à statuer sur une demande d'indemnisation. Les jugements définitifs sont, selon le professeur Gauthier, légalement exécutoires à l'égard du Fonds⁴, même s'il n'est pas intervenu dans la procédure à condition toutefois que l'exigence de notification ait été respectée. Mme Robert quant à elle, a précisé que le F.I.P.O.L. « *doit céder devant la décision du Tribunal* » en vertu de l'article 8 de la Convention de 1971(L.C), ce qui, comme nous l'avons précédemment souligné, n'est pas réciproque dans la mesure où les juridictions ne sont pas liées par les décisions prises au sein du F.I.P.O.L..

¹ Article IX point 1 de la Convention de 1971/1992.

² M. Jacobson, op.cit.

³ Ibid., p. 19.

⁴ P. Gauthier, « *environmental damage and the United Nations Claims Commission: New directions for future International environmental cases* », op.cit., p. 184.

C : Les modalités de l'intervention du F.I.P.O.L..

En principe le F.I.P.O.L., comme le Fonds complémentaire, ne prend en charge les dommages de pollution qu'au-delà des montants de la responsabilité du propriétaire du pétrolier. Cependant, il peut en être autrement, le F.I.P.O.L. et le Fonds complémentaire, prenant en charge la totalité de la garantie assurée aux victimes. C'est ainsi que le F.I.P.O.L. et le Fonds complémentaire interviennent au premier rang dans le cas où le propriétaire du navire et son assureur ne peuvent remplir les obligations qui pèsent sur eux en application de la Convention de 1969/1992. Enfin, ils interviennent dans les situations où la Convention de 1969/1992 ne prévoit aucune responsabilité pour le propriétaire. Il s'agit ici des situations où les dommages résultent d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, ou d'une faute de l'Etat dans l'entretien de son système d'aides à la navigation, cas non couvert par la responsabilité du propriétaire de navire¹. A l'origine, le F.I.P.O.L. prenait aussi en charge une partie (25%) de la responsabilité incombant au propriétaire du navire, partie considérée comme correspondant au surcoût de la responsabilité du dit propriétaire par rapport au droit commun. Cette règle, qui diminuait la contribution affectée aux victimes, a été supprimée en 1992.

La Convention de 1971/1992 contient un certain nombre de dispositions concernant la procédure de distribution aux victimes des contributions du F.I.P.O.L.. Nous retiendrons seulement que, sauf accord amiable, les victimes peuvent agir soit devant les juridictions Anglaises (Tribunal du lieu du siège du F.I.P.O.L.), soit devant les juridictions de l'Etat où le dommage par pollution a été causé.

En pratique, le F.I.P.O.L. a mis en place un mécanisme opérationnel destiné à aider au mieux les victimes. Au centre de chaque zone de pollution, il désigne un représentant, le plus souvent choisi parmi les praticiens maritimes locaux, qui sera chargé de recevoir et de trier les demandes des victimes. Le F.I.P.O.L. verse ensuite aux victimes une contribution provisoire qui pourra être importante si les réclamations qu'il prévoit restent dans le cadre de sa contribution, mais qui peut être réduite (10 à 20%) s'il est à craindre que le montant total des réclamations dépassera largement cette contribution. En cas de désaccord entre le F.I.P.O.L. et un réclamant, le litige est porté devant la juridiction locale compétente. Signalons pour finir

¹ Voir, supra p. 111.

que dans tout ce processus le F.I.P.O.L. agit en liaison avec l'assureur du navire responsable (le P&I Club de cet armateur), lequel, le plus souvent, effectue les premiers versements¹.

Après avoir indemnisé les victimes, le F.I.P.O.L. bénéficie d'un droit de recours contre les responsables de la pollution².

La prescription de l'action des victimes contre le F.I.P.O.L. est la même que celle de l'action contre le propriétaire du pétrolier, elle est de trois ans à partir de la date à laquelle le dommage est survenu, néanmoins aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'évènement ayant causé le dommage³.

D : Les demandes d'indemnisation en cours devant le Fonds de 1992⁴.

Parmi les récents sinistres que le Fonds de 1992 a eu à connaître celui du *Bow jubail* qui s'est produit en 2018 à Rotterdam. Trois autres sinistres ceux de *l'Agia Zoni II* (Septembre 2017) et *l'Alfa I* (Mars 2012) tous deux s'étant produits au large de la Grèce, ainsi que le sinistre du *Prestige*, qui a affecté l'Espagne et la France, bien que les dommages occasionnés n'aient pas touché la côte méditerranéenne.

Il apparaît utile de revenir brièvement sur ces sinistres⁵ afin de rendre compte des récentes décisions des organes directeurs des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (F.I.P.O.L.).

1 – Le sinistre du *Bow jubail*.

Le 23 Juin 2018, le pétrolier et chimiquier *Bow jubail* est entré en collision avec une jetée dans un terminal à Rotterdam (les Pays Bas). S'en est suivi, un déversement d'hydrocarbures de soute dans le port ce qui a eu pour conséquence de souiller des navires à proximité, des quais et d'autres biens, ainsi que la faune et la flore.

¹ P. Bonassies et C. Scapel, droit maritime, L.G.D.J., Paris 2006.

² Voir, supra p. 150.

³ Article VI de la Convention de 1971/1992.

⁴ Nous nous bornerons dans ce paragraphe à rapporter les informations contenues dans le rapport «informations présentées au Comité exécutif du Fonds de 1992 lors de sa session de décembre 2020, Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (F.I.P.O.L.), « pour les dommages par pollution résultant de déversement d'hydrocarbures persistants provenant de navires citerne », www.iopecfunds.org.

⁵Signalons que les affaires relatives à ces sinistres sont toujours en cours et qu'un certain nombre de décisions sont attendues.

La première question que pose ce sinistre a trait à l'applicabilité des Conventions. Les Pays Bas étant partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds ainsi qu'au protocole portant création du Fonds complémentaire, il y a lieu de rappeler le paragraphe I de l'article premier de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui définit le terme « *navire* » comme suit : « *Tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac* ».

Au moment du sinistre, le *Bow jubail* était lesté. Les hydrocarbures déversés étaient des hydrocarbures de soude. La question était de savoir s'il y avait des résidus de cargaisons précédentes à bord. La charge de la preuve pour établir l'absence de résidu à bord incombe au propriétaire du navire. A cet égard deux hypothèses peuvent se présenter :

La première hypothèse est celle où le propriétaire du navire ne peut apporter la preuve que le *Bow jubail* n'avait pas de résidu d'hydrocarbures en vrac à son bord, c'est la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui s'appliquera. En pareil cas, et vu que le montant total des dommages par pollution dépassera probablement la limite qui s'appliquerait aux navires en vertu de cette Convention, aussi bien la Convention de 1992 portant création du Fonds que le protocole portant création du Fonds complémentaire pourraient être applicables à ce sinistre.

Le navire est assuré auprès de Gard P&I (Bermuda) Ltd, qui est membre de l'International Group of P&I Association. Dans le cas où la Convention de 1992 sur la responsabilité civile devait s'appliquer, le montant de limitation applicable au *Bow jubail* serait de 15991676 D.T.S., mais le propriétaire du *Bow jubail* étant partie à l'accord 2006 de remboursement en cas de pollution par les hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petite dimension (STOPIA 2006 tel que modifié en 2017)¹, il devrait effectuer, sur une base volontaire, un remboursement au Fonds de 1992 à hauteur de 20 millions de D.T.S..

¹ Voir infra, p. 200.

La deuxième hypothèse est celle où le propriétaire du navire arrive à prouver qu'il n'y avait pas de résidu de ce type à bord, auquel cas le sinistre relèvera de la Convention de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute¹, et ce sera par conséquent le montant de limitation prévu par la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créance maritime, telle que modifiée par le protocole de 1996 qui sera applicable². La limite de responsabilité applicable au *Bow jubail* en vertu de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 serait de 14312384 D.T.S..

En décembre 2020, le propriétaire du navire avait reçu environ 150 demandes d'indemnisation. Bien que ces demandes, n'aient pas encore quantifiées, certains éléments indiquent que le montant réclamé pourrait être supérieur à 80 millions d'euros.

Le propriétaire du navire a, par conséquent sollicité du tribunal du district de Rotterdam l'autorisation de limiter sa responsabilité conformément à la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créance maritime, telle que modifiée par le protocole de 1996. Il a fait valoir que le sinistre était couvert par l'article I. 8 de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001. Il a donc demandé à pouvoir constituer un Fonds de limitation sous la forme d'une garantie émise par son assureur, Gard P&I (Bermuda) Ltd.

A la demande du tribunal, le propriétaire du navire a présenté un rapport technique qui concluait qu'il ne restait à bord du navire aucune cargaison d'hydrocarbures ni de résidus, persistants ou non, ni avant ni au moment du sinistre. Il a fait valoir en outre que même si l'on pouvait penser qu'au cours du voyage précédant le sinistre, le *Bow jubail* transportait des hydrocarbures au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les citernes étaient exemptes de résidus d'hydrocarbures au moment du sinistre, et que par conséquent la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 s'appliquait au dit sinistre. Il a également fait valoir que toutes les citernes dans lesquelles des hydrocarbures avaient été transportés avaient été soumises à un prélavage prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)³.

¹ Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute dite « *Convention Bunker* », adoptée le 23 Mars 2001 à Londres, entrée en vigueur le 21 Novembre 2008.

² Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, conclue à Londres le 19 Novembre 1976.

³ La Convention MARPOL a été adoptée le 2 novembre 1973 à L' O.M.I. entrée en vigueur le 2 octobre 1983 et a été mise à jour par des amendements au fil des années. Cette Convention comprend les règles visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux navires – tant accidentel que découlant d'opérations de

Les demandeurs, quant à eux ont fait valoir que les éléments qui avaient été présentés au tribunal ne prouvaient pas que le navire ne contenait pas de résidus de cargaison d'hydrocarbures et que, par conséquent, le sinistre et l'indemnisation ne devaient pas relever de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 mais de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds ainsi que du protocole portant création du Fonds complémentaire.

Dans sa décision rendue en novembre 2018 le tribunal du district de Rotterdam a estimé que le propriétaire du navire n'avait pas suffisamment prouvé que les citernes du *Bow jubail* ne contenaient pas de résidus d'hydrocarbures persistants transportés en vrac au moment du sinistre, comme le prévoit le paragraphe I de l'article 1^{er} de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le tribunal a considéré que le *Bow jubail* avait la qualité d'un navire au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et a refusé d'autoriser le propriétaire du navire à limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001.

Le propriétaire du navire a saisi la cour d'appel de la Haye qui dans son jugement du 27 octobre 2020 a confirmé la décision du tribunal du district de Rotterdam. Dans son arrêt elle a indiqué que la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 ne s'appliquait pas et que la limitation de responsabilité du propriétaire du navire était régie par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et non par la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créance maritime.

Le propriétaire du navire s'est pourvu en cassation devant la cour suprême des Pays Bas et lors de sa session de décembre 2020, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a convenu avec l'administrateur que le Fonds de 1992 devrait demander à se joindre à la procédure de recours engagée par le propriétaire du navire devant la cour suprême afin de demander des éclaircissements sur le critère juridique permettant de décider s'il y avait des résidus à bord du *Bow jubail*. Il est clair que le Fonds de 1992 a un intérêt financier dans cette affaire, car si les tribunaux Néerlandais devaient décider que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent, le Fonds de 1992

routine – et comporte actuellement six annexes techniques. La plupart de ces annexes établissent des zones spéciales dans lesquelles les rejets d'exploitation sont strictement réglementés. L'Algérie a adhéré à cette Convention, voir le décret n° 88 – 108 du 31 Mai 1988 portant adhésion à la Convention internationale de 1973, pour la prévention de la pollution par les navires et au protocole de 1978, y relatif J.O.R.A.D.P. n° 22 du 1^{er} Juin 1988.

devrait verser des indemnités. Par contre, si le propriétaire du navire obtenait gain de cause dans son recours devant la cour suprême, la Convention sur les hydrocarbures de 2001 s'appliquerait et le Fonds de 1992 ne serait pas en cause dans cette affaire

2 – Le sinistre de l'*Agia Zoni II*.

Le transporteur de produits *Agia Zoni II* a coulé le 10 Septembre 2017 dans le golfe Saronique. On estime qu'environ 500 tonnes d'hydrocarbures ont été déversées lors du naufrage ou peu après. De grandes nappes d'hydrocarbures ont dérivées en direction du Pirée et d'Athènes polluant environ 20 à 25 kilomètres du littoral du continent.

La Grèce est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. L'*Agia Zoni II* jaugeant moins de 5000 unités de tonnage, le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de D.T.S. (5,41 millions EUR) Le montant total d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds s'élève à 203 millions de D.T.S. (244,80 millions EUR).

La Grèce est également partie au protocole portant création du Fonds complémentaire. Le montant total disponible aux fins d'indemnisation au titre de ce protocole s'élève à 750 millions de D.T.S., y compris les montants prévus par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Un bureau de soumission des demandes d'indemnisation a été établi au Pirée pour recevoir les demandes résultants des dommages de pollution causés par l'*Agia Zoni II*. En Décembre 2020, le bureau avait reçu 421 demandes d'indemnisation d'un montant total de 98,58 millions EUR et 175000 USD. Les experts du Fonds de 1992 avaient approuvé 358 demandes et le Fonds avait versé des indemnités d'un montant d'environ 14,66 millions EUR au titre de 179 demandes.

En Juillet 2019, le Fonds de 1992 s'est vu notifié une procédure judiciaire engagée devant le tribunal de première instance du Pirée par deux entreprises de nettoyage, réclamant le solde de leurs demandes d'indemnisation non réglées, pour les montants de 30,26 millions EUR et 24,74 millions EUR, déduction faite des paiements anticipés.

En Septembre 2019, une procédure judiciaire a été engagée contre le Fonds de 1992 par 78 pêcheurs ; 39 d'entre eux n'avaient précédemment déposé aucune demande, ni auprès du Fonds de limitation, ni auprès du Fonds de 1992. Leurs demandes s'élevaient à 2,18 millions EUR. Le tribunal devait se prononcer peu après mais l'affaire a été retardée en raison de la pandémie de covid-19.

En Décembre 2019, le Fonds de 1992 a été assigné en justice pour un montant de 8,9 millions EUR par la troisième entreprise de nettoyage. En Septembre 2020, le Fonds de 1992, a fait l'objet d'autres procédures judiciaires engagées par l'une des entreprises de nettoyage pour un montant de 998870 EUR et par trois autres entreprises ayant participé aux opérations de nettoyage pour un montant de 1,42 millions EUR.

Fin Juillet 2020, le Fonds de 1992 a également fait l'objet d'une procédure judiciaire engagée par l'Etat Grec pour protéger ses droits à indemnisation avant l'expiration du délai de prescription de trois ans.

En Septembre 2020, le Fonds de 1992 a fait l'objet de procédures judiciaires engagées par cinq négociants/pêcheurs pour un montant total de 293 844 EUR et par huit demandeurs dans le secteur du tourisme pour un montant total de 3,28 millions EUR.

Ces demandes ayant toutes été déposées au tribunal, les intérêts commenceront à courir à partir de la date de dépôt des demandes déposées contre le Fonds de 1992.

Compte tenu de l'ampleur de la pollution, de la zone touchée et des opérations nécessaires pour nettoyer les zones polluées, l'Administrateur estime que le Fonds de limitation du propriétaire du navire sera largement dépassé et que le Fonds de 1992 sera appelé à verser une indemnisation.

3 - Le sinistre de l'*Alfa I*.

Le 5 Mars 2012, le navire-citerne *Alfa I*, immatriculé en Grèce, avec à son bord une cargaison de 1800 tonnes, a heurté un objet immergé alors qu'il traversait la baie d'Elefsis, près du Pirée (Grèce). Les hydrocarbures qui se sont déversés ont pollué environ 13 kilomètres de côte dans la baie d'Elefsis, dont plusieurs plages locales. Les opérations de nettoyage ont été menées en mer et sur le littoral.

DEUXIEME PARTIE : Les principaux régimes d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : Les Fonds d'indemnisation

Etant donné que la jauge de l'*Alfa I* ne dépasse pas 5000 unités, le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de D.T.S. (5,49 millions EUR). Le montant total des indemnités disponibles aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de 203 millions de D.T.S..

En conséquence, si le montant total des dommages causés par le déversement dépassait le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1992 serait tenu de verser des indemnités aux victimes du déversement.

Par ailleurs, le Fonds de 1992 serait tenu de verser des indemnités si le propriétaire du navire n'était pas en mesure, sur le plan financier, de s'acquitter pleinement de ses obligations et si toute assurance qui avait pu être souscrite ne couvrait pas les dommages en question ou ne suffisait pas pour satisfaire les demandes de réparation de ces dommages, une fois que les demandeurs auraient pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui leur sont ouverts¹.

La Grèce est également partie au protocole portant création du Fonds complémentaire.

Six demandes d'indemnisation, d'un montant global de 16,15 millions EUR, ont été présentées au propriétaire du navire et à son assureur par deux entreprises de nettoyage. Le propriétaire du navire et son assureur ont également reçu de l'Etat Grec une demande d'indemnisation d'un montant de 220.000 EUR.

En Mai 2015, le tribunal de première instance du Pirée a adjugé à l'entreprise de nettoyage principale la somme de 14,4 millions EUR. Le Fonds de 1992 a accepté les conditions d'un accord de règlement et à régler la demande d'indemnisation de la principale entreprise de nettoyage pour un montant de 12 millions EUR. Depuis, le Fonds de 1992 a eu l'intention de demander à l'assureur le remboursement du montant de limitation exigible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (soit, 4,54 millions de D.T.S.). Toutefois, en Février 2018, la banque de Grèce a révoqué l'autorisation de l'assureur et placé la compagnie d'assurance en liquidation pour manquement aux conditions minimales de solvabilité prévues par la réglementation Grec.

¹ Article IV.1 b de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Un arrêt rendu par la cour d'appel du Pirée en Mars 2018¹ a estimé que puisqu'aucun Fonds de limitation n'avait été établi en l'espèce, l'assureur était responsable du montant total demandé, à savoir 15,8 millions EUR. Lorsque le Fonds de 1992 a été informé que l'assureur serait placé en liquidation, il a demandé l'inscription de prénotations hypothécaires² sur des immeubles détenus par l'assureur et une fois que l'assureur a été placé en liquidation, le Fonds a enregistré sa demande auprès du liquidateur.

Deux jugements ont été rendus en faveur du Fonds de 1992 concernant ces tentatives pour obtenir des prénotations hypothécaires sur les biens de l'assureur et un jugement a été rendu à son encontre. Le Fonds de 1992 a fait appel de cet arrêt devant la cour suprême Grec. S'il obtient gain de cause, le Fonds se trouvera alors en meilleur rang dans la liste des créanciers de l'assureur actuellement en liquidation.

4 – Le sinistre du *Prestige*.

Nous nous limiterons à la question de la quantification des pertes dans cette affaire.

En Décembre 2018, la cour suprême Espagnole a rendu un arrêt sur cette question³. Le montant total accordé, après modification s'élève à 1439,08 millions EUR (pertes de 884,98 millions EUR + préjudices environnementaux purs et préjudices moraux de 554,10 millions EUR), répartis comme suit :

-Le montant accordé à l'Etat Espagnol s'élève à 1357,14 millions EUR (pertes de 808,04 millions EUR + préjudices environnementaux purs et préjudices moraux de 554,8 millions EUR) ;

-Le montant accordé à l'Etat Français est le montant total réclamé, soit 67,5 millions EUR ;

-Le montant accordé aux demandeurs individuels en Espagne et en France s'élève à 14,44 millions EUR.

¹ Cour d'appel du Pirée, arrêt n° 187/2018, F.I.P.O.L. : information présentée au Comité exécutif du Fonds de 1992 lors de sa session de Décembre 2020, www.iopcfunds.org.

² Une prénotation hypothécaire constitue un droit réel (in ren). En cas de décision de justice définitive et non susceptible de recours, la prénotation hypothécaire peut être transformée en hypothèque à part entière, avec effet rétroactif à la date d'inscription de la prénotation.

³ F.I.P.O.L., « *Faits nouveaux dans l'affaire du Prestige, arrêt de Décembre 2018* », www.iopcfunds.org.

En outre, l'arrêt accorde des intérêts qui seront quantifiés par la cour qui exécutera l'arrêt. Il précise également que les préjudices moraux et les préjudices environnementaux purs¹ ne sont pas recouvrables auprès du Fonds de 1992 et confirme sa décision antérieure selon laquelle le London P&I Club est responsable de tous les dommages causés par le sinistre, y compris les préjudices moraux et les préjudices environnementaux purs, à hauteur du plafond fixé dans sa police d'assurance, à savoir 1 milliard USD.

Une ordonnance a été rendue enjoignant au Fonds de 1992 de procéder au paiement jusqu'à la limite de sa responsabilité après déduction des montants déjà versés, soit 28 millions EUR. L'Administrateur a proposé au Comité exécutif que le Fonds de 1992 se conforme au jugement mais il a souligné que des procédures judiciaires étaient en cours devant d'autres juridictions et que si le Fonds de 1992 devait verser au tribunal Espagnol l'intégralité du montant disponible, ces demandeurs ne pourraient pas recevoir d'indemnisation du Fonds de 1992. L'Administrateur a donc recommandé de garder une somme à la disposition des demandeurs qui pourraient recevoir un jugement en leur faveur à l'avenir. Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé d'autoriser l'Administrateur à verser au tribunal Espagnol 28 millions EUR réduits de 800 000 EUR qui devraient être retenus pour le paiement des indemnités susceptibles d'être accordées dans les jugements rendus par les tribunaux Français et 4.800 EUR qui devraient également être retenus pour payer le gouvernement Portugais et garantir le maintien du principe de l'égalité de traitement entre les demandeurs une fois que le niveau final des paiements aura été confirmé.

5 – Le sinistre du *Hebei Spirit*.

Le 7 Décembre 2007, le navire-citerne *Hebei Spirit*, immatriculé à Hong Kong, a été heurté par un ponton-grue qui appartenait et/ou était exploité par Samsung Corporation et sa filiale, Samsung Heavy Industries (SHI) qui appartiennent au groupe Samsung. Alors qu'il était au mouillage à environ cinq milles marins au large de Taean, sur la côte occidentale de la république de Corée, ce qui a causé la perforation de trois citernes à cargaison. Au total une quantité de 10.900 tonnes d'hydrocarbures s'est déversée dans la mer par suite de la collision. Le *Hebei Spirit* était la propriété de la société Hebei Spirit Shipping Compagny Limited. Il était assuré par le Skuld Club et était exploité par la société V - Ships Limited.

¹ Voir supra, p. 117.

En tout, environ 375 kilomètres de littoral ont été touché à divers degrés le long de la côte occidentale de la république de Corée.

La république de Corée est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds, mais, au moment du déversement, elle n'avait pas ratifié le protocole portant création du Fonds complémentaire.

La jauge du *Hebei Spirit* était supérieure à 140.000 tjb, le montant de limitation applicable est le maximum disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir 89,77 millions de D.T.S.. Le montant total disponible aux fins d'indemnisation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de 203 millions de D.T.S..

En Novembre 2018, le tribunal de limitation de Seofan a publié le tableau de répartition prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour ce sinistre. Le montant que le tribunal a exigé que le Skuld Club dépose (89,77 millions de D.T.S. plus intérêts) était de 230,9 milliards de Won coréen (159,2 millions d'euros), dont 139,4 milliards de Won coréen (96,1 millions d'euros) en principal et 91,5 milliards de Won coréen (63,1 millions d'euros) en intérêts. En Décembre 2018, 38 demandeurs avaient contesté le tableau de répartition. Les objections de 36 de ces demandeurs portaient sur les montants versés par le Skuld Club et peuvent donc avoir une incidence sur le montant du remboursement dû au Skuld Club par le Fonds de 1992. Sur la base du taux de change appliqué par le tribunal de limitation, le Skuld Club a versé 47,4 milliards de Won coréen (32,7 millions d'euros) en plus de sa limite (139,4 milliards de Won coréen). Compte tenu de ce qui précède et afin d'éviter au Skuld Club de ponctionner son propre budget pendant une longue période, le Comité exécutif a décidé, à sa session d'Avril 2017, d'autoriser l'Administrateur à effectuer le versement anticipé d'une soulte de 22 milliards de Won coréen au Skuld Club au titre du montant qui sera à terme dû au Club. Ce montant représentait environ 50% de ce que le Fonds devrait au Club si le montant de limitation était fixé au taux de Mars 2008. Cette soulte a été versée au Skuld Club en Mai 2017.

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a également autorisé l'Administrateur à conclure avec le gouvernement de la république de Corée un accord bilatéral. Aux termes de cet accord, le Fonds de 1992 a versé le solde disponible pour indemnisation, soit 27 486 198 196 de Won coréen, au gouvernement de la république de Corée et ce dernier a veillé à ce que

toutes les demandes établies soient intégralement réglées et à ce que le Fonds de 1992 soit exonéré de toute responsabilité.

Toutes les procédures judiciaires dans le cadre du sinistre du *Hebei Spirit* s'étant terminées en Novembre 2019 le Fonds de 1992 a versé le solde de 3,4 milliards de Won coréen au Skuld Club, les surpaiements ayant par conséquent toutes étaient remboursés.

§III : Le financement du Fonds de 1992.

La convention de 1992 prévoit que toute personne¹ qui a reçu au cours d'une année civile plus de 150.000 tonnes de pétrole brut ou de fuel-oil lourd dans un Etat partie à la convention portant création du Fonds doit contribuer au financement des F.I.P.O.L.².

A : Assiette des contributions.

Les contributions sont fixées en fonction des rapports sur les quantités d'hydrocarbures reçues par les différents contribuables. Un Etat membre doit communiquer chaque année au Fonds de 1992 le nom et l'adresse de toutes les personnes qui, dans cet Etat, sont tenues de contribuer ainsi que des indications sur la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui a été reçue par chacune de ces personnes³. Cela s'applique quelque soit l'identité du réceptionnaire d'hydrocarbures à savoir, une administration publique, une société nationalisée ou une entreprise privée. Hormis le cas des personnes associées (filiale ou entités sous contrôle commun), seules les personnes qui ont reçu plus de 150.000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution dans un Etat au cours de l'année pertinente sont tenues de le signaler. Les contributions sont fixées en fonction des rapports soumis au secrétariat par les gouvernements des Etats membres au sujet des quantités d'hydrocarbures reçues par les différents contribuables. Elles sont versées directement aux F.I.P.O.L. par chaque contribuable. Les gouvernements n'ont aucune responsabilité pour les versements, à moins qu'ils ne l'aient volontairement assumée. Lorsqu'un Etat contractant ne remplit pas l'obligation qu'il a de soumettre à l'administrateur les renseignements relatifs au nom et à l'adresse de toutes les personnes qui, dans cet Etat, sont tenues de contribuer ainsi que des indications sur la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui a été reçue par chacune de ces personnes, et que cela entraîne une perte financière pour le Fonds, cet Etat

¹ Cette personne peut être publique ou privée selon la définition de la C.L.C..

² Article X de la convention de 1992 portant création du Fonds.

³ Article XV §1 de la convention de 1971/1992.

contractant est tenu d'indemniser le Fonds pour la perte subie. Après avis de l'administrateur, l'Assemblée décide si cette indemnisation est exigible de cet Etat contractant¹.

Les hydrocarbures donnant lieu à contribution sont comptabilisés à cette fin chaque fois qu'ils sont reçus dans un port ou une installation terminale d'un Etat membre à la suite d'un transport par mer. Par hydrocarbures reçus, on entend les hydrocarbures reçus dans des réservoirs ou des installations de stockage immédiatement après leur transport par mer. Ce Fonds est donc alimenté par l'industrie pétrolière et les grands contribuables sont les compagnies pétrolières des nations industrialisées.

Le lieu du chargement est sans importance dans ce contexte ; les hydrocarbures peuvent être importés de l'étranger, arriver d'un autre port du même Etat ou avoir été transportées par navires depuis une plateforme de production au large. Les hydrocarbures reçus afin d'être transbordés à destination d'un autre port ou d'être acheminés par oléoduc sont également considérés comme ayant été reçus aux fins du calcul des contributions².

B : Paiement des contributions.

Les contributions sont annuelles et sont perçues par le Fonds de 1992 pour permettre à celui-ci de faire face aux versements prévus en matière d'indemnisation ainsi qu'à ses dépenses administratives au cours de l'année à venir. Le montant à percevoir est fixé chaque année par l'Assemblée. Le Fonds de 1992 dispose d'un Fonds général qui couvre les dépenses administratives et qui prend également en charge le versement des indemnités ainsi que les dépenses liées aux demandes, dans la mesure où le montant global payable par le Fonds ne dépasse pas un seuil par sinistre (4millions de D.T.S.).

Lorsqu'un sinistre amène le Fonds de 1992 à effectuer d'importants paiements d'indemnités et de dépenses afférentes aux demandes, un Fonds des grosses demandes d'indemnisation est constitué afin de couvrir les versements dépassant le montant que le Fonds général devra acquitter au titre de ce sinistre.

Une fois que l'Assemblée a fixé le montant à percevoir au titre des contributions annuelles, l'administrateur envoie une facture à chaque contribuable qui doit verser sa contribution directement au Fonds.

¹ Article XV § 4 de la Convention de 1971/1992.

² Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, note explicative, octobre 2018.

DEUXIEME PARTIE : Les principaux régimes d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : Les Fonds d'indemnisation

Pour en finir avec ce chapitre nous jugeons utile, de dresser le tableau suivant résumant les principales différences entre le F.I.P.O.L. 1971 et le F.I.P.O.L. 1992 :

	F.I.P.O.L. 1992	Remarques
Organisation	Similaire F.I.P.O.L. 1971	<p>Assemblée composée de représentants de tous les Etats signataires et d'un Secrétaire basé à Londres, dirigé par un administrateur nommé par l'Assemblée.</p> <p>Les organisations représentatives du milieu du transport maritime des hydrocarbures ont qualité d'observateurs au cours des réunions des F.I.P.O.L.. Toutefois, les décisions finales des organes directeurs sont exclusivement prises par les gouvernements des Etats membres du F.I.P.O.L..</p>
Rôle	Idem F.I.P.O.L. 1971	
Exonération	Idem F.I.P.O.L. 1971	
Limitation d'indemnisation	Augmentation du plafond d'indemnisation.	Le montant maximal payable par le F.I.P.O.L. 1992 pour un évènement s'élève à 135 millions de D.T.S..

DEUXIEME PARTIE : Les principaux régimes d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : Les Fonds d'indemnisation

Prise en charge d'une part de la responsabilité du propriétaire du navire	Abandon de cette prise en charge	
Mécanisme financier par contributions	Similaire F.I.P.O.L. 1971	Contributions perçues sur toute personne qui a reçu au cours d'une année civile plus de 150 000 tonnes de pétrole dans un Etat signataire.

Tableau 4 : Différences principales entre le F.I.P.O.L. 1971 et F.I.P.O.L. 1992

Pour finir, il convient de rappeler qu'un troisième niveau d'indemnisation a été mis en place sous forme d'un Fonds complémentaire créé en vertu d'un protocole adopté en 2003¹. Ce Fonds complémentaire fournit une indemnisation complémentaire supérieure aux montants d'indemnisation disponibles en vertu de la convention de 1992 portant création du Fonds pour les dommages dus à la pollution dans les Etats devenus parties au protocole. De ce fait, et grâce à ce troisième niveau d'indemnisation le montant total d'indemnisation disponible pour chaque sinistre au titre des dommages par pollution survenus dans les Etats membres des deux Conventions de 1992 et du Protocole de 2003 est de 750 millions de D.T.S. (047 millions USD) y compris les montants dus au titre de la convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la convention de 1992 portant création du Fonds, à savoir 203 millions de D.T.S. (283,3 millions USD).

Section II: Le système volontaire d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Le F.I.P.O.L.(Convention de 1971) est entré en vigueur en 1978 ; celui de la convention de 1992, en 1996. En attendant l'application de ce système interétatique d'indemnisation, certains groupes d'industriels conscients de la gravité des dommages avaient créé par des accords privés des Fonds d'indemnisation provisoires en instituant un système dit « volontaire » en vue d'indemniser les victimes de pollution, notamment les gouvernements qui prennent des actions pour éviter ou minimiser les dommages de pollution.

¹ C.f, supra, p. 126.

Le premier à avoir été institué avait été, à la suite de l'échouement du *Torrey-Canyon* qui avait causé des dommages considérables par le déversement des hydrocarbures en mer, l'accord *Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution* « *TOVALOP* », signé à Londres le 7 Janvier 1969 par plusieurs compagnies pétrolières totalisant plus que la moitié du tonnage de la flotte pétrolière mondiale. Le second accord avait été signé le 3 Janvier 1971, il concernait le règlement intérimaire de la responsabilité des pétroliers pour la pollution par les hydrocarbures *Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution* « *CRISTAL* ». Ce contrat intervenait en complément du précédent si le coût de l'opération de nettoyage dépassait son plafond et indemnisait directement les victimes de pollution non prises en charge par le premier accord (**sous-section I**).

Ces deux accords, qui ont été utilisés à maintes reprises et qui ont bien fonctionné pour des évènements de gravité limités, ont connu par la suite de nombreuses modifications mais ils ont été tous deux dissous le 20 Février 1997 du fait de l'entrée en vigueur du protocole de 1992 de la Convention de 1969. Leur étude paraît, cependant, nécessaire pour la compréhension du développement de l'ensemble du système volontaire d'indemnisation (**sous-section II**).

Sous-section I : Les accords « *TOVALOP* » et « *CRISTAL* ».

Le système volontaire d'indemnisation est composé de deux degrés de réparation : l'accord privé de « *TOVALOP* » conçu pour être utilisé en attendant que la Convention de 1969 soit mise en œuvre (§ I) et l'accord privé « *CRISTAL* » conçu comme un accord de compensation supplémentaire aux engagements financiers prévus dans le « *TOVALOP* » ou dans la Convention de 1969 lorsqu'elle aurait remplacé ce dernier, en attendant qu'un Fonds international devienne efficace (§ II).

§ I : L'accord « *TOVALOP* ».

L'accord « *TOVALOP* » (*Tankers Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution*), qui est entré en vigueur en janvier 1969 constituait un effort volontaire de la part des armateurs pour combler certaines lacunes du droit maritime traditionnel en matière de responsabilité à l'égard des gouvernements se trouvant dans l'obligation d'engager des moyens dans la lutte contre les marées noires. Il s'agit d'un engagement concernant uniquement les armateurs pétroliers transporteurs du pétrole brut, « *un plan volontaire manifesté par le choix d'une entreprise effectué au profit de ces navires qu'elle souhaite voir*

participer au plan. La décision de l'entreprise qui choisi de faire participer tel ou tel navire est indépendante de toute procédure de planification de l'Etat de pavillon vis-à-vis des Conventions internationales »¹. En effet, si les Conventions ont pris sur les Etats, les accords industriels ont pris sur les navires. Ce constat a d'autant plus d'importance que 97% de la flotte pétrolière mondiale a adhéré au « *TOVALOP* »².

Signé le 7 Janvier 1969 par sept compagnies d'armateurs pétroliers³ et appliqué le 6 Octobre de la même année, l'accord est conclu pour une durée indéterminée. La gestion administrative et financière du plan a été confiée à une société limitée par garanties de droit anglais la « *TOVALOP Limited* » qui est administrée par les « *Protecting & Indemnity Clubs* » (*P & I Clubs*) (mutuelle d'assurance créée par les armateurs) qui jouent un rôle important dans le monde maritime notamment en matière de garanties⁴.

A l'origine, l'accord « *TOVALOP* » a été conçu afin de servir de transition en attendant la mise en œuvre de la Convention de Bruxelles de 1969. Cependant il a subsisté après l'entrée en vigueur de la Convention de 1969 car il était nécessaire pour couvrir les pollutions causées par les pétroliers d'un Etat non partie à la Convention mais il a été dissous le 30 Mai 1996, avec l'entrée en vigueur du Protocole de 1992.

Cet accord volontaire, a connu, depuis son entrée en vigueur, de multiples modifications parmi lesquelles les plus importantes sont celles de 1972, 1978 et 1987. Afin de le distinguer du « *TOVALOP Supplement* »⁵, le « *TOVALOP* » dans sa version initiale (§I) a acquis la dénomination de « *TOVALOP Standing Agreement* » (§ II).

A : La version initiale du « *TOVALOP* ».

Dans sa version initiale, les propriétaires de navires, y compris les affréteurs en coque nue, s'engagent à déplacer eux-mêmes les hydrocarbures déversés de leurs navires ou à indemniser les gouvernements qui ont engagé des dépenses raisonnables pour nettoyer les côtes. Ainsi, pour les initiateurs du plan « *TOVALOP* » le meilleur moyen de traiter une

¹ F. Odier CH. Vignier, « *Fonds d'indemnisation des dommages de pollution maritime, plan TOVALOP et CRISTAL* », Jurisclasseur Environnement, 1994, fascicule 672, p. 4.

² Ibid, p. 5.

³ British Petroleum, Gulf oil, Mobil oil, Shell international marine, Standard oil of California, Marine affiliates, Of standard oil, Texaco; voir Rodière, « *traité du droit maritime : introduction et armement* », Dalloz, 1975, p.670 ; J. P. Quéneudec : « *Les incidences de l'affaire du Torrey-Canyon sur le droit de la mer* » Annuaire Français de Droit International, 1968, p. 702, p. 704.

⁴ Chikhaoui L., « *L'environnement : aspect financier* ».

⁵ Voir, infra, p. 173.

pollution accidentelle est d'intervenir le plus rapidement possible. Il s'agit par conséquent d'encourager les propriétaires et les gouvernements à agir immédiatement après le déversement sans que le financement soit un frein à la rapidité de l'intervention. Dans cette perspective, qu'il y est ou non existence de faute de la part du navire, le propriétaire du navire en cause est remboursé par son assureur « *P & I Clubs* » pour les frais de nettoyage qu'il a lui-même engagé.¹ En outre, le propriétaire du navire en cause n'est pas tenu d'indemniser les dépenses engagées par les gouvernements dans le nettoyage des côtes, s'il prouve que le déversement du pétrole s'est produit sans une faute commise de la part de son navire.² Autrement dit, il s'agit d'une présomption de faute³ qui pèse sur le propriétaire. Ce dernier est considéré comme responsable s'il ne peut pas apporter la preuve de l'absence de faute se trouvant à l'origine du déversement des hydrocarbures.

Dans cette version initiale, seuls les gouvernements ont droit à réclamer l'indemnisation des frais qu'ils ont engagés pour l'enlèvement des hydrocarbures après leur déversement ; le propriétaire du navire est responsable sur la base de la faute, avec le renversement de la preuve ; les limites de la responsabilité sont fixées à \$ 100 par tonneau de jauge brut du navire ou \$ 10 millions si ce dernier est moins élevé. Les « *P & I Clubs* » ont consentis à fournir une telle couverture.

En 1972, l'accord « *TOVALOP* » a été modifié dans le sens d'un élargissement de l'indemnisation aux coûts des opérations prises en cas de situation de pure menace, sans pollution effective⁴.

En 1978, la responsabilité des membres du « *TOVALOP* » s'est vue transformé en une responsabilité objective. En outre le droit d'indemnisation a été ouvert aux personnes privées subissant des dommages de pollution et les limites ont été relevées et modelées sur celles de la Convention de 1969.

¹ TOVALOP, première version, clause V, (cette première version peut être trouvée dans international legal materials, V. 8, 1969, p. 497.

² TOVALOP, première version, clause IV(A)..

³ Prieur M., droit de l'environnement, DALLOZ, 1984, p. 1063.

⁴ Rémond – Gouilloud : « *Pollution des mers* », juriste, tome IV, (8/1989), fascicule 430-1, p.10.

B : Le « *TOVALOP Standing Agreement* ».

1: Le champ d'application du « *TOVALOP Standing Agreement* » (*T.S.A.*).

a : Le champ d'application du « *T.S.A* » quant au lieu du dommage.

Le « *T.S.A.* » n'est applicable que quand la C.L.C. de 1969 ne s'applique pas¹. A l'exception de cette condition absolue, le « *T.S.A.* » a un domaine d'application qui se rapproche de celui de la Convention.

« *Le T.S.A* » couvre les dommages de pollution causés sur le territoire y compris la mer territoriale, de n'importe quel Etat². Par conséquent il a une portée d'application universelle, sous réserve que la C.L.C. n'y soit pas appliquée. Contrairement à la C.L.C. le lieu du dommage n'a pas beaucoup d'importance s'agissant de l'utilisation du « *T.S.A.* ». Ce qui importe, c'est que le propriétaire du navire ou son affréteur en coque-nue doit en être membre.

Il faut mentionner ici que le « *T.S.A.* » peut intervenir même si le lieu de l'accident se trouve en haute mer, pourvu que le dommage par pollution se produise ou menace de se produire sur le territoire ou sur la mer territoriale d'un Etat³.

b : Le champ d'application du T.S.A. quant à ses membres.

Le propriétaire du navire ou son affréteur coque-nue peuvent devenir parties au « *TOVALOP* »⁴, son adhésion au « *TOVALOP* » concerne toute sa flotte pétrolière.

Le propriétaire de navire est défini exactement de la même façon que dans la C.L.C. de 1969. L'affréteur coque-nue est la personne qui a la possession et le contrôle exclusifs du navire durant le contrat d'affrètement⁵. Pour un navire affrété pour une longue durée, c'est au nom de l'affréteur coque-nue, non du propriétaire qu'il adhère au « *TOVALOP* ».

¹ TOVALOP Standing Agreement, clause IV. (B) : « *No responsibility for pollution damage or for the cost of threat removal measures shall be assumed if the incident: (a) caused pollution damage anywhere in the world for any part of which liability is imposed under the terms of the liability convention* ».

² Ibid.

³ B. A. Dubais, « *à propos de TOVALOP et CRISTAL* », J.M.M., 20 Février 1976, p. 430.

⁴ TOVALOP Standing Agreement, introduction : « *the parties to this agreement are tankers owners and bareboat charterers* ».

⁵ TOVALOP Standing Agreement, clause I (a).

L'alignement du « *TOVALOP* » sur la C.L.C. de 1969 se manifeste à travers l'utilisation des mêmes mots pour définir certains termes comme ceux d' « hydrocarbures », de « mesures de sauvegarde », de « personnes », de « propriétaires », etc...

Cependant par sa définition de « navire » et d' « évènement » le « *TOVALOP* » semble avoir un domaine d'utilité plus intéressant que la Convention de 1969 pour les victimes de pollution.

c : Le champ d'application du « *T.S.A* » quant aux navires.

La clause I (m) définit ainsi le navire : « tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, conçu et construit pour transporter les hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, qu'il ait ou non ces hydrocarbures en tant que cargaison au moment de l'accident¹.

La lecture de cette clause nous permet de dire que le « *TOVALOP* » couvre non seulement le pétrolier qui transporte des hydrocarbures, mais aussi le pétrolier sur lest qui ne transporte pas au moment de l'accident une cargaison d'hydrocarbures mais qui provoque des dommages de pollution en déversant ses soutes. Sur ce point, la C.L.C. de 1969 ne s'applique que lorsque le navire transporte effectivement des hydrocarbures comme cargaison.

Les navires visés par le « *T.S.A* » sont ceux conçus et construits dans un but de transporter du pétrole brut, autrement dit les navires pétroliers. En revanche, en analysant littéralement la C.L.C., on peut déduire qu'elle peut couvrir également des navires ordinaires transportant une cargaison de pétrole dans sa coque profonde.

Il apparaît ainsi que la notion de navire telle que définie dans le « *T.S.A* » est à la fois plus large et plus restreinte que celle retenue par la C.L.C. de 1969.

d : Le champ d'application du « *T.S.A* » quant aux mesures à prendre.

L'un des plus grands mérites du « *T.S.A* » est qu'il permet l'indemnisation des coûts des mesures préventives prises en cas d'une menace de pollution c'est-à-dire avant que les hydrocarbures ne se déversent du navire après l'accident.

¹ TOVALOP Standing Agreement, clause I(m): « *tanker means any sea-going vessel and any sea-borne craft of any type whatsoever, designed and constructed for carrying oil in bulk as cargo, whether or not it is actually so carrying oil* ».

Afin d'expliquer cette possibilité d'indemniser les coûts des mesures préventives en cas de menace de pollution, il convient de recourir à un certain nombre de définitions. D'abord, celle du « dommage par pollution », ensuite celle des « mesures de sauvegarde », enfin celle de l' « évènement ».

Le « *dommage par pollution* »¹ comprend, entres autres, les dépenses des mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, et les dommages causés par ces mesures. Les « *mesures de sauvegarde* »² signifient toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un évènement pour prévenir ou limiter la pollution. L' « évènement »³ quant à lui est défini comme étant tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui crée une menace de fuite des hydrocarbures.

Il apparait ainsi que les mesures prises à partir d'un fait (collision, heurt, incendie, explosion etc...) sont indemnissables aux termes du « *T.S.A* » comme une sorte de dommage par pollution à la seule condition que ce fait présente un danger grave et imminent de déversement du pétrole⁴. Il est souligné que les frais engagés pour prendre ces mesures peuvent être remboursés même s'il n'y a pas eu de fuite du tout grâce à ces mesures.

Cette clause permettant à l'armateur et à toute personne de réagir rapidement, après l'accident, même avant le déversement constitue, sans doute une vraie contribution à la protection de l'environnement. En effet, attendre que les hydrocarbures soient déversés dans la mer pour prendre des mesures de sauvegarde est en quelque sorte remédier à l'irréversible, et équivaut à méconnaître le principe de la prévention de la pollution.

e : Le champ d'application du « *T.S.A.* » quant à la nature du dommage par pollution.

A côté des frais des mesures préventives, et des dommages causés par ces mesures, le « *T.S.A* » indemnise le dommage par pollution proprement dit qui est défini comme étant : « *la perte ou dommage extérieur au navire-citerne causé par une contamination résultant directement d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures...* »⁵. Il apparaît clairement que

¹ TOVALOP Standing Agreement, clause I (k).

² TOVALOP Standing Agreement, clause I (l).

³ TOVALOP Standing Agreement, clause I (d).

⁴ TOVALOP Standing Agreement, clause I (n): « *threat of an escape or discharge of oil means a grave and imminent danger of the escape or discharge of oil from a tanker which, if it occurred, would create a serious danger of pollution damage, whether or not an escape or discharge in fact subsequently occurs* ».

⁵ Voir TOVALOP Standing Agreement, clause I (k) : « *pollution damage means loss or damage caused outside*

la notion de « dommage par pollution » est définie de la même manière que dans la C.L.C.. Cependant, le « *T.S.A* » précise que tout dommage qui est indirecte et spéculatif est exclu de son domaine d'application¹.

Signalons enfin, que l'admission de la réparation des dommages par pollution proprement dit est l'une des plus importantes réformes de 1978. Avant cette année, les dommages par pollution proprement dit n'étaient pas recevables selon le « *T.S.A* » seules l'étaient les mesures de sauvegarde prises par les gouvernements.

Pour conclure, nous dirons que le « *T.S.A* » indemnise les dommages par pollution, survenus sur le territoire ou la mer territoriale d'un Etat, résultant directement d'une fuite des hydrocarbures provenant d'un pétrolier ayant adhéré au « *T.S.A* », ainsi que les coûts des mesures de sauvegarde raisonnables prise même en cas de menace de déversement d'hydrocarbures, sous réserve que ces dommages ne soient pas couverts par la C.L.C. de 1969.

2 : La nature de la responsabilité dans le « *T.S.A* ».

Depuis la réforme du « *TOVALOP* » en 1978, la nature de la responsabilité dans le « *T.S.A* » est presque la même que celle retenue par la C.L.C. de 1969.

a : La responsabilité sans faute du propriétaire du navire ou de l'affrètement coque-nue.

Il s'agit d'une responsabilité de type objectif incombant au propriétaire de navire ou à l'affrètement coque-nue. La clause IV du « *T.S.A* » porte sur le fondement de la responsabilité². Selon le « *T.S.A* », pour obtenir une indemnisation des dommages par pollution ou des frais de mesures de sauvegarde, il faut que ces dommages soient causés par les hydrocarbures déversés d'un navire ayant adhéré au « *T.S.A* », ou que les circonstances de menace de fuite du pétrole exigent de prendre des mesures de sauvegarde. Les mesures ayant pour but

the tanker by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the tanker, wherever such escape or discharge may occur, provided that the loss or damage is caused on the territory, including the territorial sea, of any state and includes the costs of preventive measures, wherever taken, and further loss or damage caused by preventive measures but excludes any loss or damage which is remote or speculative, or which does not result directly from such escape or discharge ».

¹ TOVALOP Standing Agreement, clause I (k). in fine.

² TOVALOP Standing Agreement, clause IV (A) « the participating owner of a tanker involved in an incident agrees to assume responsibility (hereunder) in respect of pollution damage caused by oil which has escaped or which has been discharged from the tanker, and the cost of threat removal measures taken as a result of the incident ».

d'éliminer la menace de pollution pour lesquelles l'armateur est responsable, sont expressément citées toujours sans tenir compte d'une faute quelconque.

Comme dans la C.L.C. de 1969, le « *T.S.A* » prévoit aussi une responsabilité solidaire lorsque plusieurs navires sont en cause, pour les dommages par pollution qui ne sont pas raisonnablement divisibles¹.

b : Les cas d'exonération de la responsabilité.

L'armateur peut se libérer de ses obligations d'indemnisation dans les cas d'exonération de la responsabilité identique à ceux prévus par la C.L.C. de 1969, à savoir, le cas où le dommage par pollution résulte :

-D'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou ;

-D'un acte de Dieu ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ou ;

-En totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ;

-En totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autre aides à la navigation dans l'exercice de ses fonctions.

En outre, si le dommage par pollution ou les circonstances engendrant une menace de déversement résulte en totalité ou en partie de la négligence de la personne qui l'a subi ou qui a pris des mesures destinées à éliminer la menace, l'armateur peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers la dite personne.

Cette brève présentation nous permet de conclure, qu'aux termes du « *T.S.A* », le fondement de la responsabilité de l'armateur du navire reste le même que celui de la C.L.C. et la similitude est encore plus nette pour les cas d'exonération de la responsabilité.

¹ TOVALOP Standing Agreement, clause V.

3 : La limitation de la responsabilité dans le T.S.A..

Il existe une nette différence entre la C.L.C. de 1969 et le « T.S.A » en ce qui concerne le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. En effet, dans le « T.S.A » les limites sont absolues, en ce sens que l'armateur ne se voit priver, en aucun cas, de ces limites. Tandis qu'aux termes de la Convention, le propriétaire de navire perd son droit de limitation en cas de faute personnelle de sa part.

Le Fonds constitué selon cette limitation est disponible à la fois pour les victimes de la pollution et pour le propriétaire du pétrolier ou son assureur qui a encouru des mesures préventives¹. Normalement c'est le « P&I Club » du propriétaire de navire qui règle directement les demandes justifiées, ou jusqu'aux limites de responsabilité du propriétaire fixées selon le « T.S.A », si ces dernières sont moins élevées.

Le Fonds est alimenté par des contributions volontaires de chaque navire qui sont affectées à l'indemnisation des dommages de pollution, « *la contribution est identique dans son montant à celle qui proviendrai du fonctionnement de la responsabilité telle qu'appliquée par la Convention de 1969 mais elle est dégagée de façon indépendante de la mise en œuvre de la convention* »². Il s'agit d'un mécanisme de répartition des charges de réparation, et n'a pas d'autre portée que financière³. Néanmoins il tire son originalité par son fonctionnement qui est identique à celui d'un Fonds Conventionnel.

En adhérant au « TOVALOP », chaque membre doit avoir une couverture financière suffisante pour faire face à ses obligations résultantes de la participation à l'accord⁴. Cette couverture peut être obtenue soit de l'un des « P&I Clubs » (*Protection and Indemnity Clubs*) mutuelle d'assurance maritime⁵, soit de l'ITIA (*International Tankers Indemnity Association*) créée pour ce but par un certain nombre de promoteurs du « TOVALOP »⁶.

¹ TOVALOP Standing Agreement, Clause VII (D).

² F. Odier CH. Vignier, op. cit., p.6.

³ F. Odier CH. Vignier, op. cit., p.6.

⁴ TOVALOP Standing Agreement, clause II (B) (3).

⁵ Cf., supra, p. 75 et s.

⁶ L'I.T.I.A. est constituée de la même manière que les P&I Clubs. Elle est chargée de recevoir les cotisations des adhérents, d'examiner la demande d'indemnisation, de régler les indemnités dans les limites de TOVALOP, voir P. Simon, « *la réparation civile des dommages causés en mer par les hydrocarbures* », thèse, Paris, 1976, p. 143.

4 : Le règlement des demandes d'indemnisation dans le « T.S.A ».

Dans le cadre du « *TOVALOP* », la procédure de règlement des demandes d'indemnisations est beaucoup plus simple que dans une procédure litigieuse qui peut prendre plusieurs années. En effet, en cas d'accident impliquant un navire-citerne ayant adhéré au « *TOVALOP* », « *I.T.O.P.F.* » (International Tanker Owners Pollution Federation Limited)¹ adresse une copie du « *TOVALOP* » à la personne qui subit des dommages par pollution ou qui a pris des mesures de sauvegarde, et l'informe que le propriétaire est membre du « *TOVALOP* »². Ainsi, toute personne considérant avoir subi des dommages peut présenter au propriétaire du navire une demande de réparation par écrit dans un délai de deux ans à partir de la date de l'évènement³. De manière générale, c'est le « *P&I Clubs* » assurant la responsabilité du propriétaire qui acquitte les demandes d'indemnisation.

En cas de désaccord entre le propriétaire du navire et les demandeurs, la procédure d'arbitrage est la seule solution pour le trancher. La victime dispose de trois ans à compter de la date de l'évènement pour demander l'arbitrage⁴. Dans le cas où l'arbitrage n'aboutit pas à une solution acceptable pour les deux parties, la victime peut très bien intenter une action judiciaire contre toute personne fautive en application de la loi interne, ce qui sort du champ du « *TOVALOP* ».

Depuis sa révision en 1978, le « *TOVALOP* » ne présente plus de différence fondamentale avec la Convention de 1969. En effet, la responsabilité est établie objectivement, avec des cas d'exonération relativement restreints, les limites de responsabilité ne s'éloignent pas beaucoup de celles de la C.L.C. de 1969.

Cependant, le « *TOVALOP* » apparaît plus protecteur des victimes de pollution par rapport à la C.L.C. de 1969 de par la couverture des navires-citernes sur lest et des mesures préventives prises en cas de simples menaces de pollution.

¹ L'I.T.O.P.F. est la principale ressource du secteur du transport maritime pour le conseil technique, l'expertise et l'information concernant l'intervention efficace contre la pollution par les navires, c'est une association professionnelle dont les activités sont supervisées par un Conseil d'administration international, qui représente ses membres et membres associés, ainsi que des mutuelles d'armateurs.

² TOVALOP Standing Agreement, clause VIII (A).

³ TOVALOP Standing Agreement, clause VIII (C).

⁴ TOVALOP Standing Agreement, clause VIII (E).

§ II : L'accord privé CRISTAL.

A : L'accord privé CRISTAL dans sa version initiale.

Le 14 Janvier 1971 un deuxième accord complétant l'accord TOVALOP a été signé. Cet accord est entré en vigueur le 1^{er} Avril de la même année. Il s'agit du contrat « *Regarding and Interim Supplement to Tankers Liability for Oil Pollution* » ou « *CRISTAL* ». Ce contrat est conclu entre les compagnies pétrolières¹ réceptrices des produits pétroliers et une société créée pour administrer cet accord dénommé « *Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation Limited* ».

Tout comme la relation entre le « *TOVALOP* » et la C.L.C. de 1969, le contrat « *CRISTAL* » a été conclu pour être provisoirement appliqué en attendant l'entrée en vigueur de la Convention de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation.

A l'origine, l'accord « *CRISTAL* » avait pour but d'apporter une aide financière aux victimes d'une pollution par les hydrocarbures qui n'auraient pu recevoir d'indemnisation financière du fait des plafonds fixés par l'accord « *TOVALOP* » ou ceux fixés par la C.L.C. de 1969 lorsque celle-ci serait entrée en vigueur.

La fonction première du « *CRISTAL* » était d'accorder une indemnisation des dommages par pollution et des frais des mesures de nettoyage qui excèdent les limites de responsabilité fixées par les lois nationales applicables ou par le « *TOVALOP* », ou par la C.L.C. quand elle sera entré en vigueur.

A partir de 1972, le « *CRISTAL* » a commencé à rembourser aux propriétaires de navires la part supérieure de leurs dépenses de nettoyage.

Après la modification apportée au « *TOVALOP* » qui avait pour objet de couvrir les mesures prises avant les déversements d'hydrocarbures pour éliminer la menace de pollution, le « *CRISTAL* » a, en 1973 pris en compte cette modification en englobant également ce type de mesures.

¹ Les compagnies à l'origine de cet accord sont : Shelle International Petroleum Compagnie Limited, Ociedade Portugeso Navios Tanques Limitada, Standard Oil Compagny of California, Sun oil Compagnie, Texaco Inc, Agip Spa, Amoco Trading International Limited ; B.P. Compagny Limited, Cities service Tankers Corporation ; Compagnie Française des Pétroles ; Elf Union , Esso Petroleum Compagnie Limited ; Gulf Oil Corporation, Petrofina S.A., et 23 sociétés japonaises regroupées.

Le « *CRISTAL* » a encore subi d'autres modifications dont l'une des plus importantes a été celle de 1978.

B : L'accord privé « *CRISTAL* » issu de la révision de 1978.

L'accord « *CRISTAL* » a été fondamentalement révisé en 1978. Cette révision le rapprocha de près du Fonds international d'indemnisation créé par la Convention de 1971 en dépit d'un certain nombre de différences ayant trait au champ d'application, à l'indemnisation des dommages par pollution, à la prise en charge financière des armateurs, au plafond d'indemnisation, et au fonctionnement.

1 : Le champ d'application du « *CRISTAL* ».

Les notions se rapportant au champ d'application du « *CRISTAL* » telles que « *personne* », « *propriétaire* », « *dommages par pollution* », « *mesures préventives* », « *événements* », ont reçu les mêmes définitions que dans le « *TOVALOP* ».

Tout comme pour le « *TOVALOP* » la définition de l'« *événement* » intègre les dépenses engagées à la suite d'une situation de menace de déversement des hydrocarbures, alors que le F.I.P.O.L., comme la C.L.C. de 1969/1992, n'intervient que quand le déversement a réellement eu lieu.

Concernant la définition du navire, il s'agit avant tout d'un navire pétrolier, il faut ensuite que ce pétrolier transporte au moment de l'évènement une cargaison d'hydrocarbures.

Ajoutant à cela que, comme le F.I.P.O.L., le « *CRISTAL* » rembourse les victimes de pollution due à la cargaison ou en soute, pourvu que le navire citerne transporte une cargaison d'hydrocarbures au moment de l'évènement.

Le « *CRISTAL* » est applicable lorsqu'il s'agit d'évènements survenus sur le territoire, y compris la mer territoriale, de tout Etat où le F.I.P.O.L. ne s'applique pas¹ sous réserve de deux conditions. Il faut, d'une part, que la cargaison impliquée doit appartenir à membre du « *CRISTAL* » et d'autre part, que le pétrolier, d'où provient le déversement des hydrocarbures

¹ CRISTAL révision de 1978, clause I (G).

ou qui crée une menace de fuite, doit appartenir ou être affrété coque-nue à un membre du « *TOVALOP* »¹.

Contrairement au F.I.P.O.L. dont l'application dépend du lieu où se sont produits les dommages par pollution, ce qui importe pour le « *CRISTAL* » c'est le statut du pétrole et du navire.

2 : Les objectifs du « *CRISTAL* ».

Le premier objectif du « *CRISTAL* » est l'indemnisation de toute personne ayant subi un dommage par pollution ainsi que le propriétaire du navire ayant engagé des dépenses dans des mesures préventives, dans le cas où, après avoir tenté tous les recours possibles, cette personne ou ce propriétaire n'ont pas réussi à obtenir une indemnisation intégrale des dommages qu'il ont subi ou des dépenses qu'il ont engagé.

Etant donné que le « *CRISTAL* » est applicable en cas d'évènements survenus sur le territoire de n'importe quel Etat, cela laisse supposer qu'il s'applique selon deux hypothèses différentes.

La première hypothèse est celle où la C.L.C. de 1969 s'applique. Dans ce cas le « *CRISTAL* » indemnise les victimes pour les dommages par pollution et pour les frais des mesures de sauvegarde ainsi que le propriétaire du navire pour les frais des mesures de sauvegarde, à condition qu'ils n'aient pas pu, après avoir tenté tous les recours possibles, obtenir une indemnisation intégrale des dommages par pollution ou les frais soit par le biais du Fonds de limitation constitué par le propriétaire du navire ou son assureur en application de la C.L.C. de 1969, soit d'une autre personne ou navire responsable, soit enfin des autres sources d'indemnisation en application d'une quelconque Convention ou loi applicable².

La deuxième hypothèse est celle où la C.L.C. de 1969 ne s'applique pas, mais que le « *TOVALOP* », où la loi locale se trouve utilisée, dans ce cas le F.I.P.O.L. indemnise les victimes de pollution pour les dommages par pollution ou pour les frais des mesures de sauvegardes ou des mesures contre une menace de pollution ainsi que le propriétaire du navire pour les frais des mesures de sauvegarde ou des mesures contre une menace de pollution, s'ils n'ont pas réussi, après avoir épuisé tous les moyens possibles de recours, à

¹ CRISTAL révision de 1978, clause IV (B).

² CRISTAL révision de 1978, clause IV (E)(1)(2).

obtenir une indemnisation intégrale des dommages et des frais engagés soit de la part du Fonds constitué par le propriétaire du navire ou son assureur en application du « *TOVALOP* » ou d'une autre loi applicable soit de la part d'une autre personne ou navire responsable soit enfin de la part des autres sources d'indemnisation disponibles en application d'une quelconque Convention ou loi applicable¹.

Quoiqu'il en soit le « *CRISTAL* » prévoit les mêmes causes d'exonération de l'obligation d'indemnisation que celles prévues dans le cadre du « *TOVALOP* »² et de la C.L.C. de 1969, ce qui laisse entendre que le « *CRISTAL* » est exonéré lorsque les premiers responsables le sont.

En comparant le « *CRISTAL* » au FIPOL nous pouvons relever un certain nombre de différences.

En premier lieu, il apparaît que le « *CRISTAL* » ne joue qu'un rôle complémentaire tandis que le FIPOL ne se contente pas, uniquement, de compléter la première indemnisation, mais aussi de la remplacer quand elle n'est pas disponible. Même l'objet du complément, est différent, en effet, le F.I.P.O.L. complète l'indemnisation fournie par le propriétaire du navire mais en même temps il conserve le droit de recours contre d'autres personnes, alors que le « *CRISTAL* » complète l'indemnisation obtenue de toutes personnes responsables.

En deuxième lieu, la possibilité pour le FIPOL de se substituer au propriétaire de navire qui se trouve dans l'incapacité financière de s'acquitter de ses obligations en application de la C.L.C. de 1969, n'existe pratiquement pas dans le cadre du « *CRISTAL* » *dans la mesure où les navires visés par le « CRISTAL », étant tous membres du « TOVALOP », sont obligatoirement assurés à travers l'un des P&I Clubs.*

Le deuxième objectif du « *CRISTAL* » est celui de la prise en charge financière des armateurs. Rappelons ici que Le « *CRISTAL* » n'avait au début qu'un seul rôle celui d'accorder une indemnisation complémentaire aux victimes de pollution. Il ne prenait pas en charge le remboursement, aux propriétaires, des frais engagés dans l'opération de nettoyage dépassant les Fonds de limitation constitués par eux.

¹ CRISTAL révision de 1978, clause IV (F)(1)(2).

² Voir supra, p. 174.

La révision de 1978 est venue l'aligner sur le F.I.P.O.L. en ajoutant une deuxième fonction à travers la clause IV : la société gérant le Fonds du « *CRISTAL* » (*Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation Limited*) prend en charge une partie de la responsabilité financière du propriétaire du navire en cause imposée par la C.L.C., le « *TOVALOP* » ou une autre loi applicable.

La société gérant le Fonds du « *CRISTAL* » est exonérée de son engagement d'indemnisation du propriétaire de navire si l'accident de pollution est causé par grosse négligence ou une faute intentionnelle de celui-ci¹.

3 : Le plafond d'indemnisation du Fonds du « *CRISTAL* ».

Le montant maximum global que le Fonds du « *CRISTAL* » de 1978 pouvait payer au titre de l'indemnisation et de la prise en charge par événement, ne dépassait pas 26 millions de dollars. Ce chiffre comprenait le total des indemnités payées par le propriétaire du navire et d'autres personnes s'il y en avait². L'accord précise que le fait qu'un événement à l'origine de la pollution mettait en cause plusieurs navires citernes ne change en rien la limite de la responsabilité financière de la société gérant le Fonds du « *CRISTAL* ».

En comparaison avec le F.I.P.O.L., le montant maximum d'indemnisation de celui-ci par événement étant fixé au début de sa création à 450 millions de francs pointcaré, soit 30 millions de dollars, le « *CRISTAL* » s'avérait intéressant d'autant plus qu'il pouvait prendre le relai du F.I.P.O.L. en cas de nécessité. Mais cet intérêt n'a existé que pendant un temps très court du fait que la responsabilité financière du F.I.P.O.L. a été relevée en 1979 à 675 millions de francs pointcaré soit près de 54 millions de dollars.

4 : Le fonctionnement du « *CRISTAL* ».

Les contributions au Fonds du « *CRISTAL* » sont dues par les membres de ce dernier, société pétrolière, pour les hydrocarbures persistants transportés en mer, qui leurs appartiennent³.

En comparaison avec le F.I.P.O.L., dont les cotisations ne sont dues que par la personne ayant reçu plus de 150 mille tonnes d'hydrocarbures dans un Etat contactant au cours de

¹ CRISTAL révision de 1978, clause IV (G).

² CRISTAL révision de 1978, clause IV (I).

³ CIRISTAL révision de 1978, clause VII (A).

l'année considérée, le Fonds du « *CRISTAL* » reçoit les cotisations de la part de ses membres sans considération de la quantité d'hydrocarbures reçue.

A la différence du F.I.P.O.L. dont les contributions dépendent de la réception des hydrocarbures par une personne dans un Etat contactant, le « *CRISTAL* » prend en compte le titre d'« *appartenance* » (*Ownership*) des hydrocarbures transportés¹. La notion « *d'appartenance* » est définie de manière très large dans la mesure où elle englobe les cas suivants :

-La cargaison appartient à un membre.

-La cargaison appartient à une autre personne à qui un membre a transféré la propriété, si avant l'évènement mettant en cause cette cargaison, le dit membre a écrit à la société gérant le Fonds du « *CRISTAL* » qu'il choisi d'être considéré comme le propriétaire.

-La cargaison appartient à une autre personne mais elle est transportée sur un pétrolier qui appartient à un membre ou qui lui est affrété, si avant l'évènement mettant en cause cette cargaison, le dit membre a écrit à la société gérant le Fonds du « *CRISTAL* » qu'il choisi d'être considéré comme le propriétaire.

-La cargaison appartient à une autre personne qui avant l'évènement mettant en cause cette cargaison, a signé un contrat de transfert de la propriété à un membre.

Etant donné les complexités des opérations commerciales, cette large définition d'« *appartenance* » vise à éviter l'anomalie consistant à ce qu'une même cargaison puisse être traitée différemment pendant le transport.

En ce qui concerne les règlements d'indemnisation, et à la différence du F.I.P.O.L., dont les règlements d'indemnisation sont décidés par l'assemblée constituée par les représentants de tous les Etats parties à la Convention de 1971, la société gérant le Fonds du « *CRISTAL* » détient exclusivement le pouvoir de décider des règlements d'indemnisation et d'interpréter l'accord du « *CRISTAL* »². C'est elle qui décide de l'adéquation et de la raisonnable ou non des demandes d'indemnisation. C'est à elle aussi de considérer si les demandeurs ont épuisé ou non tous les moyens de recours.

¹ CIRISTAL révision de 1978, clause V.

² CIRISTAL révision de 1978, clause IX.

Le délai de présentation des demandes d'indemnités est limité à un an à compter de la date de la survenance de l'évènement.

Cette brève évocation historique du « *CRISTAL* » révèle l'importance et les avantages du F.I.P.O.L. dans les systèmes d'indemnisation. En effet, nous pouvons conclure que le F.I.P.O.L. participe activement à un partage de responsabilité avec les propriétaires de navire pour les faits de pollution dus au transport maritime des hydrocarbures, tandis que le « *CRISTAL* » les aide à mieux assumer leur responsabilité en apportant, en cas de besoin, un complément d'indemnité.

Sous-section II : Les modifications apportées aux accords « *TOVALOP* » et « *CRISTAL* ».

En 1986, les accords « *TOVALOP* » et « *CRISTAL* » risquaient de prendre fin. Mais les compagnies pétrolières et les armateurs continuaient de faire le possible pour trouver un compromis. C'est alors que les plans « *TOVALOP* » et « *CRISTAL* » ont été modifiés le 9 Décembre 1986 et sont devenus effectifs le 20 Février 1987.

Le « *TOVALOP* » et le « *CRISTAL* » issus de la révision de 1987 sont le reflet du système conventionnel modifié par les protocoles de 1992. Aussi convient-il d'examiner les modifications apportées à l'accord « *TOVALOP* » (§I) et du « *CRISTAL* » (§ II) effectifs depuis 1987. A la suite de la mise en place du Fonds complémentaire¹, qui allait peser une lourde charge sur les entreprises pétrolières, l'International Group of P&I Clubs² a pensé que les armateurs pétroliers devaient par l'intermédiaire des Clubs, s'associer à l'effort des entreprises pétrolières. De la même manière qu'ils avaient mis en place en 1969 le système « *TOVALOP* », ils ont donc décidé de créer deux systèmes « *TOPIA 2006* » et « *STOPIA 2006* » propres à assurer leurs contributions à la réparation des dommages par pollution (§ III).

§ I : Les modifications apportées à l'accord « *TOVALOP* ».

La révision de l'accord « *TOVALOP* » en 1987 lui ajouta un complément, le « *TOVALOP Supplement* » (T.S.) applicable jusqu'au 20 Février 1997 sous réserve de reconduction et amendé le 20 Février 1994 dans le but de réévaluer les plafonds de garantie³.

¹ Voir supra, p. 127.

² Voir supra, p. 75.

³ L. Chikhaoui, l'environnement : aspect financier, Centre de Publication Universitaire 1999, p. 158.

Il convient de signaler ici que le « *TOVALOP* »(T.S.A. et T.S.) doit être vu comme un ensemble quant à son administration dans la mesure où c'est l'I.T.O.P.F.¹ qui gère en même temps le T.S.A. et le T.S., et les membres de l'I.T.O.P.F. sont automatiquement liés par le T.S.A. et le T.S.

A : Le champ d'application du « *TOVALOP Supplement* ».

Tout comme le T.S.A., le T.S. délimite son champ d'application à travers des notions comme celles de « *navire* », « *hydrocarbures* », « *propriétaire* », « *mesures préventives* » etc... La plupart des notions contenues dans le T.S. sont identiques à celles contenues dans le T.S.A. C'est pourquoi, nous n'examinerons que les nouvelles notions afin de clarifier le champ d'application du T.S.

1 : La condition d'applicabilité du « *TOVALOP Supplement* ».

Le premier changement, par rapport au T.S.A., qui ne trouve application que si la C.L.C. n'est pas appliquée, est que le T.S. s'applique dans le monde entier sans égard à l'application de la C.L.C. à une condition laquelle est désignée par la notion « *Applicable Incident* »². Cette notion marque le point de démarcation entre le T.S.A. et le T.S. Le T.S. s'applique dans une situation d'« *Applicable Incident* » dans les autres situations c'est le T.S.A. qui est utile, autrement dit seul le T.S.A. est disponible quand la cargaison transportée par le navire en cause n'appartient pas à un membre du « *CRISTAL* ». Il y a lieu de préciser ici que le T.S.A. et le T.S. ne sont pas complémentaires. L'application de l'un exclut celle de l'autre.

Ainsi, le sort des victimes de pollution peut être totalement transformé selon l'appartenance des hydrocarbures transportés sur le navire en cause. Cela risque d'être d'autant plus grave que dans les opérations commerciales, la cargaison d'hydrocarbures peut changer plusieurs fois de propriétaire durant le même transport³. L'incertitude quant au sort des victimes de pollution se trouve, heureusement, compensé par la définition extrêmement large de la notion d'« *appartenance* » prévue par le « *CRISTAL* »⁴. Pour le propriétaire de navire, l'intervention du « *TOVALOP* » selon la propriété de la cargaison d'hydrocarbures

¹ L'I.T.O.P.F. est l'organisme qui gère le TOVALOP.

² TOVALOP Supplement, clause I (1)(A).

³ Cohen L.G. : « Revisions of TOVALOP and CRISTAL : Strong ships for stormy seas, J.M.L.C., V. 18, N. 4, Octobre. 1987, p. 525, p. 530.

⁴ Voir supra, p. 186.

transportée sur le navire en cause devrait aussi provoquer les complexités notamment dans le calcul des primes d'assurance couvrant les accidents de pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures, étant donné que la responsabilité financière du « *TOVALOP* » change selon que le navire transporte une cargaison « *CRISTAL* » ou une autre cargaison.

2 : Le champ d'application du T.S. quant à la notion du dommage par pollution.

Aux termes du T.S. trois sortes de dommage sont considérés comme des « *dommages par pollution* » et par conséquent indemnisables¹.

La nouvelle définition du « *dommage par pollution* » dans le T.S. est à quelques différences près identiques à celles données par les protocoles de 1992. En effet, il existe une légère différence en ce qui concerne les conditions auxquelles les mesures de restauration des ressources naturelles se trouvent soumises. Les conditions fixées par le T.S. semblent être plus rigoureuses que celles dictées par les protocoles. En effet, elles sont accompagnées de plus de qualificatifs : Les mesures de restauration des ressources naturelles doivent être non seulement « *raisonnables* », mais aussi « *nécessaires* ».

L'encouragement à la prise des mesures de sauvegarde en cas de menace de pollution est conservé. Celles-ci ne sont pas intégrées dans la notion de « *dommage par pollution* » mais traitées séparément comme un autre type de dommage sous la notion de « *Threat Removal Measures* » qui sont « *reasonable measures taken by any person after an Applicable Incident has occurred for the purpose of removing a Threat of an escape or discharge of Oil* »².

3 : Le champ d'application du T.S. quant à sa portée géographique.

La notion de dommage par pollution laisse supposer que le T.S.A. n'a plus de restriction territoriale, ce qui démontre une certaine souplesse, étant donné que certains pays

¹ TOVALOP Supplement, clause I(1)(G): « *(i) physical loss or damage caused outside the Tanker by contamination resulting from the escape or discharge of Oil from the Tanker, wherever such escape or discharge may occur, including such loss or damage caused by Preventive Measures, and/or (ii) proven economic loss actually sustained, irrespective as to accompanying physical damage, as a direct result of contamination as set out in (i) above, including the costs of Preventives Measures, and/or (iii) costs actually incurred in taking reasonable and necessary measures to restore or replace natural resources damaged as a direct result of an Applicable incident, but excluding any other damage to the environment* ».

² TOVALOP Supplement, clause I(1)(K). « *threat of an escape or discharge of Oil* » est le même que dans le T.S.A., clause I (m) : « *means a grave and imminent danger of the escape or discharge of Oil from a Tanker which, if it occurred, would create a serious danger of Pollution Damage, whether or not escape or discharge in fact subsequently occurs* ».

reconnaissent une zone côtière de juridiction très large, alors que d'autres ne le sont pas. La raison de la suppression de la limite géographique peut également être recherchée dans le fait que le T.S. complète souvent les systèmes légaux d'indemnisation, lesquels prévoient déjà une portée géographique, dans ce cas, une limitation du T.S. n'est plus nécessaire.

B :L'indemnisation selon le « *TOVALOP Supplement* ».

Le T.S. dispose, comme nous l'avons précédemment évoqué, d'un champ d'application universel, c'est-à-dire sans aucune limite territoriale. C'est la raison pour laquelle le propriétaire de navire peut être tenu comme responsable en application de la C.L.C. ou de la loi locale. Ainsi par ordre de priorité, le propriétaire de navire membre du « *TOVALOP* » transportant une cargaison d'hydrocarbures appartenant à un membre du « *CRISTAL* » doit remplir les obligations suivantes d'indemnisation pour les dommages de pollution causés par les hydrocarbures transportées par son navire¹ selon deux hypothèses.

La première hypothèse est celle où la Convention de 1971 n'est pas applicable. Dans ce cas, le propriétaire de navire membre du « *TOVALOP* » transportant une cargaison d'hydrocarbures appartenant à un membre du « *CRISTAL* » doit :

-Remplir ses obligations d'indemnisation en application de la C.L.C., du protocole de 1984² à la C.L.C., de la législation nationale ou de toute autre loi applicable. Les frais des mesures de sauvegarde, qui comprennent, comme dans le T.S.A.. Les mesures prises en cas de menace de pollution, sont inclus dans cette indemnisation.

-Indemniser toute personne ayant subi des dommages par pollution et/ou entrepris des mesures de sauvegarde sans que cette personne n'est était indemnisée ou pas entièrement après le dédommagement obtenu en application du paragraphe.

La deuxième hypothèse est celle où la Convention de 1971 est appliquée. Dans cette hypothèse, le propriétaire de navire membre du « *TOVALOP* » transportant une cargaison d'hydrocarbures appartenant à un membre du « *CRISTAL* » doit :

¹ TOVALOP Supplement, clause III (A)(B).

² Il s'agit des protocoles de 1984 au deux Conventions (celle de 1969 et celle de 1971), lesquelles ne sont jamais rentrées en vigueur faute d'un taux de ratification suffisante par les Etats réceptionnant les hydrocarbures. Au début des années 1990, de nouveaux efforts ont été entrepris pour mettre les modifications en vigueur. Les protocoles de 1992 qui en ont résulté ont repris en substance les amendements de 1984, mais modifiés les dispositions relatives à la mise en œuvre.

DEUXIEME PARTIE : Les principaux régimes d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : Les Fonds d'indemnisation

-Remplir ses obligations d'indemnisation en application de la C.L.C., du protocole de 1984 à la C.L.C., de la législation nationale ou de toute autre loi applicable. Les frais des mesures de sauvegarde, qui comprennent, comme dans le T.S.A., les mesures prises en cas de menace de pollution, sont inclus dans cette indemnisation ;

-Rembourser au CRISTAL le montant que ses membres ont payé au FIPOL du fait de l'accident en cause ;

-Indemniser toute personne ayant subi des dommages par pollution et/ou entrepris des mesures de sauvegarde sans que cette personne n'est était indemnisée ou pas entièrement après le dédommagement obtenu en application du paragraphe (1).

L'ordre de priorité doit être respecté, le propriétaire de navire exécute d'abord ses obligations légales, ensuite il rembourse les membres du « *CRISTAL* », et enfin si toutes ces dépenses n'excèdent pas encore les limites de sa responsabilité en application du T.S., il indemnise les victimes pour les dommages non indemnisés jusqu'au maximum il est tenu d'indemniser selon le T.S..

Le montant maximum que le propriétaire de navire doit payer à chaque évènement, afin de remplir toutes les obligations juridique précitées, ne dépasse pas :

-3,5 millions de Dollars pour un navire qui ne dépasse pas 5000 tonneaux de jauge brute.

-Pour les navires dépassants 5000 tonnes de jauge brute, 493 dollars pour chaque tonneau supplémentaire en plus du montant de 3,5 millions de dollars.

Mais en aucun cas, le montant maximum que doit le propriétaire ne doit dépasser les 70 millions de dollars.

Comme dans le T.S.A., le droit de limiter la responsabilité du propriétaire est absolu. Cela paraît logique dans la mesure où il ne s'agit pas ici d'une responsabilité de source légale, mais d'une responsabilité dite financière qui est volontairement engagée par voie de contrat.

Le T.S., comme le T.S.A., prévoit également une responsabilité solidaire dans le cas où plusieurs navires sont en cause pour les dommages par pollution qui ne sont pas raisonnablement divisibles¹.

Les causes d'exonération de la responsabilité du propriétaire de navire dans le T.S.² sont les mêmes que celles dans le T.S.A.

C : Les modalités de paiement.

En vertu de la clause V (A) du T.S.³ les modalités de paiement sont identiques à celles du T.S.A.. Il en résulte que tout paiement à une personne en application du T.S.aura pour conséquence que celle-ci transfère au propriétaire de navire ou son droit d'action ou lui donne le droit de subrogation. Ensuite, tout paiement à une personne équivaut à un règlement intégral de ces demandes résultantes de l'évènement, contre toute personne liée au navire en cause, c'est-à-dire le propriétaire du navire, ses préposés, les affréteurs, leurs préposés et les assureurs.

Le demandeur dispose d'un délai de deux ans à partir de la date de l'évènement pour présenter sa demande par écrit au propriétaire du navire en cause ; la compagnie pétrolière quant à elle dispose d'un délai d'un an, à partir de la date du paiement de ses contributions au FIPOL, pour notifier par écrit au propriétaire⁴. La procédure d'arbitrage constitue le seul moyen de régler tout conflit entre le propriétaire de navire et le demandeur. Le délai est de trois ans à compter de la date de l'évènement⁵.

Il ressort de tout ce qui précède que l'existence de deux accords « *TOVALOP* » complique beaucoup le système volontaire. En effet, les victimes devraient d'abord connaître à qui appartient la cargaison pour savoir ensuite quel accord est applicable, quel dommage est remboursable, quelles sommes peuvent être obtenues. Il reste que le système volontaire révisé doit être évalué dans son ensemble c'est-à-dire avec le « *CRISTAL* » modifié en 1987.

¹ TOVALOP Supplement, clause III (C)(4).

² TOVALOP Supplement, clause III (C)(1)(2).

³ Clause V (A) : « *The provisions of clause III (B), (D) and (E) of the Standing Agreement shall apply to this Supplement as if references in those Clauses to the Incident were to the Applicable Incident* ».

⁴ TOVALOP Supplement, clause V (B).

⁵ TOVALOP Standing Agreement, clause VIII (E).

§ II : Les modifications apportées aux accords « *CRISTAL* ».

Le « *CRISTAL* » dans sa version initiale est fondamentalement transformé en 1987 en un nouvel accord comprenant un certain nombre d'innovations tant sur le plan de son champ d'application, que sur celui de son objet, des limites d'indemnisation, de la procédure de paiement.

En outre, la société « *Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation Limited* » qui administrait le Fonds du « *CRISTAL* » est devenue la « *CRISTAL Limited* ». Par ailleurs, l'accord « *CRISTAL* » issu de la révision de 1987 n'est plus appelé « *Regarding and Interim Supplement to Tankers Liability for Oil Pollution* » mais devient l'accord « *Contrat Regarding a Supplement to Tankers Liability for Oil Pollution* », le terme « *Interim* » a été retiré de son appellation d'origine.

Il convient de procéder à l'examen de ces modifications afin de révéler les nouveaux aspects du « *CRISTAL* » issu de la révision de 1987.

A : Le champ d'application du « *CRISTAL* » issu de la révision de 1987.

Le champ d'application du « *CRISTAL* » de 1987 est beaucoup plus large que celui du premier « *CRISTAL* ». En effet, son applicabilité n'est plus soumise à aucune restriction, ni en raison de l'existence des régimes juridiques, ni du point de vue géographique.

En fixant les limites d'indemnisation beaucoup plus élevées que celles disponibles selon les systèmes juridiques existants, le « *CRISTAL* » permet de coexister avec les autres systèmes international et national ou de les compléter.

Comme le T.S., le « *CRISTAL* » supprime la condition de la limitation géographique dans laquelle il intervient. C'est ainsi qu'il indemnise les dommages par pollution, où que ceux si se soient produits.

D'autres notions sont venues élargir le champ d'application du « *CRISTAL* ».

D'abord, pour devenir membre du « *CRISTAL* » il faut avoir la qualité d'une « *Oil Company* ». En effet, seules les compagnies pétrolières peuvent adhérer au « *CRISTAL* ».

La définition de la « *Oil Company* » a été élargie en intégrant le mot « *Trading* ». Dans la première version du « *CRISTAL* » il n'était pas évident de savoir si la personne qui détient

la propriété de la cargaison d'hydrocarbures dans le navire, mais qui n'est pas engagée dans les opérations de production, de raffinerie, de stockage, de marketing, ni ne reçoit les hydrocarbures pour sa propre consommation, peut être considéré ou non comme une « *Oil Company* » au sens du « *CRISTAL* ». Cependant depuis 1978, de plus en plus de sociétés se lancent dans l'achat et la vente d'hydrocarbures sans exercer aucune des fonctions précitées, mais possèdent la propriété de la cargaison d'hydrocarbures au moment où celle-ci se trouve sur le navire-citerne. C'est la raison pour laquelle, le mot « *Trading* » est ajouté visant expressément à inclure ces sociétés dans la définition de la « *Oil Company* » pour qu'elles puissent adhérer au « *CRISTAL* »¹.

Ensuite la notion d'« *Ownership* » ou d'« *appartenance* » de la cargaison des hydrocarbures a été également élargie. Cette notion est très importante car elle détermine d'une part l'applicabilité du « *CRISTAL* » et d'autre part du T.S.

Cette notion était déjà largement définie dans la première version du « *CRISTAL* ». Elle englobait les quatre cas suivants où la cargaison d'hydrocarbures était considérée comme appartenant à ou « *Owned* » par un membre du « *CRISTAL* » :

- La propriété de la cargaison appartient au membre, ou
- La propriété de la cargaison appartient à une autre personne à qui le membre l'a transférée, ou
- La propriété de la cargaison appartient à une autre personne, mais la cargaison est transportée sur un pétrolier qui appartient à un membre ou qui lui est affrété, ou
- La propriété de la cargaison appartient à une autre personne qui, avant l'évènement mettant en cause cette cargaison, a signé un contrat de transfert de la propriété à un membre.

Dans les deuxième et troisième cas, il faut que le dit membre ait écrit avant l'évènement, à l'administration du « *CRISTAL* » qu'il choisi d'être considéré comme le propriétaire².

¹ Cohen L.G. : « *Revisions of TOVALOP and CRISTAL: Strong ships for stormy seas* », J.M.L.C., V. 18, N.4, Oct. 1987, p. 525.

² CRISTAL dans sa première version, voir supra, p.176, CRISTAL issu de la révision de 1987, clause V « *Ownership of shipment* » (A) (1)(2)(3)(4).

Le «*CRISTAL*» issu de la révision de 1987 intègre un cinquième cas dans la définition de la notion d'« *Ownership* », qui prévoit que la cargaison d'hydrocarbures est considérée comme appartenant à un membre du « *CRISTAL* » « *if at the time of the Incident title to the shipment is in ... : ... a person not an Oil Company Party who, prior to any Incident involving said shipment, contracted for delivery to, storage, processing or transshipment at or shipment from a terminal or other facility owned, operated, managed, leased, hired or otherwise controlled by an Oil Company Party or in which an Oil Company Party has an interest and an Incident occurs or Pollution Damage is caused in a geographic area within 250 nautical miles in any direction from a point at a geographic centre of said terminal or other facility* »¹.

L'élargissement de ces définitions a pour but d'attirer de nombreux adhérents au « *CRISTAL* », et rendent possible une très fréquente indemnisation en vertu du T.S. et du « *CRISTAL* ». Selon une estimation faite en 1988, le « *CRISTAL* » couvre 85% du volume mondial des hydrocarbures transportés par voie maritime par les navires-citernes².

Enfin, la définition du « *dommage par pollution* » dans le « *CRISTAL* » de 1987 est révisée de la même manière que dans le T.S. En effet, au terme du « *CRISTAL* » révisé, les trois types de dommages suivants sont indemnisables :

-Les dommages physiques causés par contamination aux biens et les dommages physiques causés par des mesures de sauvegarde ;

-Les pertes économiques effectivement subies dus aux dommages physiques causés par contamination aux biens et les dommages physiques causés par des mesures de sauvegarde et les frais de ces dernières ;

-Les coûts des mesures effectivement prises, raisonnables et nécessaires à la remise à l'état de l'environnement. Un autre type de dommage dit « *Threat Removal Measures* » est aussi couvert par le « *CRISTAL* » dont la définition est la même que celle donnée par le T.S.³.

Pour ces divers types de dommages, le règlement intérieur du « *CRISTAL* » leur donne des interprétations différentes. A titre d'exemple, il est précisé que la notion de « *dommage par pollution* » n'inclut pas les pertes économiques indirectes ou spéculatives basées sur des

¹ CRISTAL, après 1987, clause V « *Ownership of shipment* » (A) (5).

² The International Oil Spill Protocols: Should the United States Ratify? Prepared for U.S. Coast Guard by Temple, Barker & Sloane, inc. October 2, 1988. Section II-4.

³ CRISTAL révision de 1987, clause I (O)(P).

calculs théoriques mais comprend tout dommage ou perte directement causés par des particules d'hydrocarbures dans l'air provenant du navire en cause où les mesures raisonnablement prises pour prévenir de tels dommages ou pertes.

B : L'indemnisation selon le CRISTAL issu de la révision de 1987.

Contrairement au premier accord « *CRISTAL* » qui avait une double fonction celle d'indemniser et celle de prendre en charge financièrement une partie de la responsabilité du propriétaire de navire, le « *CRISTAL* » dans sa révision de 1987 exerce une seule fonction celle d'indemnisation dont le contenu a été fondamentalement révisé par rapport aux précédents accords du « *CRISTAL* ».

L'indemnisation accordée par le Fonds « *CRISTAL* » concerne essentiellement trois personnes :

-Toute personne pour le dommage par pollution qu'elle a subie ou pour les dépenses qu'elle a engagé pour prendre les mesures préventives en cas de menace de pollution¹.

-Le membre du CRISTAL pour le montant de la contribution qu'il doit au FIPOL du fait de l'évènement en cause². En conséquence le membre du « *CRISTAL* » peut obtenir le remboursement de sa contribution non seulement en application du T.S. mais aussi en application du « *CRISTAL* » dans le cas où le T.S. ne suffit pas à tout rembourser ;

-Le propriétaire de navire ou son assureur pour la somme payée par lui dépassant la limite maximum de la responsabilité selon le T.S.³.

En vertu du T.S. il y a un ordre de priorité à suivre. En premier lieu le, propriétaire du navire indemnise les victimes de pollution jusqu'à la limite fixée par la C.L.C. ou par une autre loi locale. En deuxième lieu, le propriétaire du navire indemnise les membres du « *CRISTAL* » pour la somme de sa contribution au FIPOL. Enfin, il indemnise les victimes pour les dommages non indemnisés, dans le cas où le Fonds de sa limitation n'est pas épuisé. Contrairement au T.S., le « *CRISTAL* » place toutes les demandes de remboursement sur un même pied d'égalité. Si le Fonds du « *CRISTAL* » est insuffisant pour satisfaire toutes les

¹ CRISTAL issu de la révision de 1987, clause IV (A).

² CRISTAL issu de la révision de 1987, clause IV (B)(1).

³ CRISTAL issu de la révision de 1987, clause IV (C).

demandes admises, il sera réparti au marc le franc¹ entre les demandeurs sur la base de ces demandes².

Afin que le « *CRISTAL* » accorde une indemnisation, un certain nombre de conditions sont à remplir.

La première condition est que la cargaison d'hydrocarbures transportés sur le navire en cause doit appartenir à un membre du « *CRISTAL* »³.

La deuxième condition indispensable de l'indemnisation par le « *CRISTAL* » est l'absence d'un cas d'exonération. Il y a lieu ici de distinguer entre trois hypothèses :

-A l'égard des demandeurs autres qu'un membre du « *CRISTAL* » ou un propriétaire de navire, les cas d'exonération du « *CRISTAL* » sont exactement les mêmes que ceux prévus par le premier « *CRISTAL* »⁴.

-A l'égard de ses propres membres, le « *CRISTAL* » n'est exonéré de son obligation de remboursement que si l'évènement résulte d'un acte de guerre ou en totalité d'un fait intentionnel d'un tiers de causer un dommage⁵.

-En ce qui concerne le propriétaire de navire, le « *CRISTAL* » lui rembourse la somme dépassant les limites de responsabilité selon le TS, sauf si l'évènement résulte d'une faute inexcusable de sa part, ou du défaut de navigabilité du navire suivant son intime conscience⁶.

La troisième condition est que le propriétaire de navire en cause doit d'abord payer jusqu'aux limites maximum du TS, seuil à partir duquel le « *CRISTAL* » intervient. Cependant, contrairement au précédent « *CRISTAL* », l'intervention du « *CRISTAL* » de 1987 ne nécessite pas que le propriétaire de navire soit membre du « *TOVALOP* ».

Pour ce qui a trait aux limites d'indemnisation, le montant effectif que le « *CRISTAL* » lui-même doit payer pour chaque évènement peut être résumé comme suit :

¹ Méthode de répartition des créances entre tous les créanciers, lorsque le montant de la liquidation est inférieur au total des créances. La répartition se fait au prorata de chacune des créances.

² *CRISTAL* issu de la révision de 1987, clause IV (B)(6).

³ *CRISTAL* issu de la révision de 1987, clause IV (D)(1).

⁴ Voir supra, p. 176.

⁵ *CRISTAL* issu de la révision de 1987, clause IV (D)(2).

⁶ *CRISTAL* issu de la révision de 1987, clause IV (D)(3).

-Pour un navire qui ne dépasse pas 5000 tonneaux de jauge brute, 32,5 millions de dollars.

-Pour les navires dépassants 5000 tonneaux 240 dollars pour chaque tonneau supplémentaire en plus des montants de 32,5 millions de dollars.

-En aucun cas, le montant maximum que le « *CRISTAL* » doit payer ne pourra dépasser 65 millions de dollars¹.

Il est précisé dans le nouveau « *CRISTAL* » que si un évènement met en cause plusieurs navires, la limite d'indemnisation due par le « *CRISTAL* » est calculée en fonction du plus grand navire².

C : Les modifications relatives à la procédure de paiement.

Le « *CRISTAL* » de 1987 maintient le principe de dernier recours³, ainsi son intervention n'aura lieu qu'après que les victimes aient épuisées tous les recours, non seulement contre le propriétaire du navire pollueur en vertu du « *TOVALOP* », ou de la C.L.C., ou autre loi locale mais aussi contre toutes autres personnes responsables. Cependant, si le « *CRISTAL* » considère qu'il n'est pas raisonnable, compte tenu des circonstances, de laisser les victimes tenter les démarches, il peut les indemniser en abandonnant son rôle de dernier recours⁴. Dans ces circonstances, les victimes doivent transférer au « *CRISTAL* » leurs droits légaux. En plus de cette procédure de transfert des droits au « *CRISTAL* », ce dernier dispose également d'un droit de subrogation aux droits des personnes indemnisées contre toutes personnes responsables en droit⁵.

En somme, la révision du « *CRISTAL* » en 1987 est venue élargir son champ d'application à travers les conditions d'accès au CRISTAL ainsi qu'à travers le contenu de la notion de « dommage par pollution » et aussi l'élargissement de sa portée géographique. Par ailleurs, le nouveau « *CRISTAL* » accorde un droit d'indemnisation ou de remboursement non seulement aux victimes de pollution, mais aussi à ses propres membres ainsi qu'aux propriétaires de navires. Les limites d'indemnisation calculées en fonction de la taille du navire constituent un autre grand changement par rapport aux précédentes versions du

¹ CRISTAL issu de la révision de 1987, clause IV (D)(5)(a).

² CRISTAL issu de la révision de 1987, clause IV (D)(5)(b).

³ Voir supra, p. 183.

⁴ CRISTAL issu de la révision de 1987, clause IV (D)(8).

⁵ CRISTAL issu de la révision de 1987, clause VI.

« *CRISTAL* ». Enfin, le « *CRISTAL* » de 1987 n'est plus un ultime recours absolu, cette notion étant interprétée souplement.

En conclusion, il convient de noter que les Fonds « *TOVALOP* » et « *CRISTAL* » ont été utilisés à maintes reprises et ont bien fonctionné pour des événements de gravité limitée. En effet ces deux systèmes privés présentent plusieurs avantages à travers l'instauration d'une procédure souple, favorisant le règlement rapide des indemnisations. Par ailleurs ils présentent un autre avantage à savoir leurs caractères universel puisque le recours à « *TOVALOP* » et « *CRISTAL* » est possible quelque soit le lieu du sinistre, « leur développement en un mot, leur efficacité, c'est la traduction mutualiste qui existait au sein de l'armement »¹. Malgré les efforts constants d'amélioration et d'adaptation, ces deux accords ne tardèrent pas à montrer certaines faiblesses dans la mesure où ils n'offrent pas des plafonds d'indemnisation aussi importants que ceux établis par le système de Bruxelles. Du fait de l'entrée en vigueur du protocole de 1992 de la Convention de 1971, ils ont été tous les deux dissous le 20 février 1997.

§ III : Les nouveaux accords privés : STOPIA et TOPIA.

Le régime international de responsabilité et d'indemnisation, institué par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, visait à garantir le partage adéquat des conséquences économiques des déversements en mer d'hydrocarbures provenant de navires citernes entre l'industrie pétrolière et le secteur du transport maritime. De manière à corriger le déséquilibre provoqué par la création du Fonds complémentaire financé par l'industrie pétrolière, l'International Group of P&I Club (un groupe de 13 assureurs mutualistes qui fournissent à eux tous une assurance en responsabilité à environ 98% du tonnage mondial de navires citernes) a mis en place, en 2006, deux nouveaux accords privés instituant deux mécanismes d'indemnisation complémentaires volontaires, destinés à améliorer la répartition de la charge financière entre les compagnies pétrolières et les transporteurs maritimes² à savoir l'accord TOPIA de 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires citernes (§ I) et l'accord STOPIA 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires citernes de petite dimension (§ II). Ces accords sont

¹ F. Odier, CH. Vignier, op.cit. p.6.

² J. P. Beurrier, M. Ndendé, Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (F.I.P.O.L.), Lexis Nexis, 2007, fascicule 4386, §§ 40, 98, Jurisclasseur Environnement.

conclus volontairement entre propriétaires de navires pour rembourser les indemnités versées par le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire conformément à la Convention.

A : L'accord TOPIA 2006.

L'accord TOPIA s'applique aux dommages par pollution dans les Etats membres du Fonds complémentaire. Il a pour objet de mettre à disposition des propriétaires de navires un mécanisme leur permettant de compléter leurs contributions au financement du régime international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures déversés par les navires citernes tel qu'établi par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Convention de 1992 portant création des Fonds et le protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire. Ce mécanisme traduit le souhait des propriétaires de collaborer et exprime leurs engagements pris envers la 10^{ème} session d'Octobre 2005 de l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation. Il permet de mettre en place des dispositifs contractuels contraignants pour que les dépenses globales afférentes aux demandes d'indemnisation relevant de ce régime soient partagées de manière à peu près égale avec les réceptionnaires d'hydrocarbures. Il vise également à encourager la ratification la plus large possible du protocole portant création du Fonds complémentaire et a été conçu pour tenir compte de la charge supplémentaire que ce dernier est susceptible d'imposer aux réceptionnaires d'hydrocarbures. Le fonds complémentaire continuera de dédommager les demandeurs conformément au protocole portant création du Fonds complémentaire.

L'accord TOPIA 2006 (*Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement*) ne concerne que les navires citernes de grandes dimensions. Il prévoit que si le Fonds complémentaire est appelé à intervenir après un sinistre, les propriétaires de pétroliers rembourseront au Fonds complémentaire 50% des indemnités qu'il est tenu de verser en vertu du protocole pour les dommages par pollution causés par les navires citernes.

La seule exception que connaît ce remboursement concerne les dommages par pollution ayant comme cause directe des actes terroristes, compte tenu des restrictions aux quelles est assujettie la couverture de ces risques dans les polices d'assurance-responsabilité accessibles aux propriétaires de navires.

Cet accord est basé sur des termes d'un accord juridiquement contraignant conclu entre les propriétaires de navires qui sont assurés par les membres de l'International Group P&I contre les risques de pollution par les hydrocarbures. A quelques exceptions près, tous les

navires répondant à cette définition seront automatiquement couverts par le mécanisme dans le cadre de la couverture assurée par le Club pertinent. Leurs propriétaires seront parties à l'accord en tant que propriétaires participants. Le caractère contractuel de l'accord fait qu'il n'influe en rien sur la situation juridique découlant des Conventions de 1992 et du protocole de 2003. Les victimes de déversement d'hydrocarbures continuent de jouir des droits qui leur sont octroyés à l'égard du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire. Les assureurs ont modifié leurs règlements pour s'adapter aux besoins de garantir les propriétaires de navires contre l'obligation de prise en charge financière que leur impose l'accord. Les Clubs peuvent aussi avoir des arrangements avec le Fonds complémentaire qui leur permettront d'intenter une action directe contre un des membres du Club concerné.

Nous nous limiterons à ces principaux éléments de l'accord qui contient 12 clauses traitants de nombreuses questions en détail¹.

B : L'accord STOPIA 2006.

L'accord STOPIA 2006 (*Small Tanker Owner's Pollution Indemnisation Agreement*) s'applique aux dommages par pollution survenu dans les Etats membres du F.I.P.O.L. Il dispose que les propriétaires des navires citernes de petites dimensions (moins de 29548 unités de jauge) rembourseront au Fonds International d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures une partie des indemnités qu'il est tenu de verser en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds pour les dommages par pollution causés par les navires citernes. Il prévoit que les armateurs de ces pétroliers participeront dans la limite de 20 millions de D.T.S. (soit 320 millions US\$) au montant pris en charge par le Fonds complémentaire.

Le Fonds de 1992 continue d'être tenu à dédommager les demandeurs au-delà de 4,51 millions de D.T.S.. Il recevra du propriétaire du navire un dédommagement correspondant à la différence entre la limitation prévue en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et les 20 millions de D.T.S. Cet accord donne aux propriétaires le nom de propriétaires participants car il établit un accord juridiquement contraignant envers les propriétaires de navires. Ces derniers sont soumis à une assurance par les P&I Club de l'International Group contre les risques de pollution par les hydrocarbures. Cet accord ayant un caractère contractuel, n'influe en rien sur la situation juridique découlant des Conventions de 1992, et

¹ Voir annexe n°IV.

les victimes des déversements d'hydrocarbures continuent de jouir de leurs droits à l'égard du Fonds. Il y a lieu d'insister ici sur le fait que l'accord est entre les propriétaires de navires. Les assureurs ne sont pas parties à l'accord, mais tous les membres des Clubs de l'International Group ont modifié leurs règlements pour garantir les propriétaires des navires contre l'obligation de prise en charge financière que leurs impose STOPIA. En vertu de l'accord, les Clubs sont autorisés à conclure des arrangements annexes habitant le Fonds de 1992 à intenter une action directe contre le Club concerné pour toute demande relevant de cet accord. Nous nous sommes limités à résumer le contenu des principaux éléments de l'accord qui contient 12 clauses traitant de plus nombreux détails¹.

Pour en finir avec les nouveaux accords privés : STOPIA et TOPIA, Il convient de préciser que les contributions versées par TOPIA et par STOPIA n'augmenteront pas les montants mis à la disposition des victimes de pollution, lesquelles demeureront limités à 750 millions de D.T.S.² (Fonds de limitation constitué par l'armateur du navire responsable du sinistre ; contribution du F.I.P.O.L. et contribution du Fonds complémentaire). Comme l'indique les créateurs du système, son but principal est celui d'améliorer la répartition de la charge financière entre les compagnies pétrolières et les transporteurs maritimes³.

En 2016, ces accords ont fait l'objet d'un examen et de modification sur la base des dix ans d'expérience active en matière de demandes d'indemnisation depuis leur entrée en vigueur. Les nouvelles versions, à savoir l'accord 2006 de remboursement en cas de « *pollution par les hydrocarbures* » déversés par des navires citernes de petites dimensions (STOPIA 2006, tel que modifié en 2017) et l'accord 2006 de remboursement en cas de « *pollution par les hydrocarbures* » déversées par des navires citernes (TOPIA 2006, tel que modifié en 2017), sont entrés en vigueur le 20 Février 2017.

¹ Voir annexe n° V.

² Cf., supra, p. 67 et s.

³ J-P. Beurrier, M. Ndendé, Fonds International d'Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les Hydrocarbures (F.I.P.O.L.), Jurisclasseur Environnement, Lexis Nexis, 2007, fascicule 4386 §§ 40, 98.

Chapitre II : Le régime Américain d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : l'Oil Spill Liability Trust Fund (O.S.L.T.F.).

Pour compléter le premier degré de responsabilité, l'O.P.A. prévoit également un Fonds d'indemnisation. Lorsque les montants prévus par l'O.P.A. ne suffisent pas à indemniser le montant total des dommages résultant d'une pollution par hydrocarbures, le régime Américain permet aux victimes de se retourner vers ce Fonds d'indemnisation l' « Oil Spill Liability Trust Fund (O.S.L.T.F.).

En réalité le congrès Américain a créé l'O.S.L.T.F. en 1986 et l'a codifiée dans les sections 4611 et 9509 de l' « *Internal Revenue Code* » mais n'avait pas autorisé l'utilisation du Fonds ni le processus de collecte des Fonds nécessaires à sa maintenance. Ce n'est qu'en 1989 après la catastrophe de l'*Exxon-Valdez*¹ que le congrès autorisa la collecte des taxes finançant le Fonds. La collecte débuta à partir de Janvier 1990.

L'adoption de l'O.P.A. quelques mois plus tard en Août 1990 autorisa enfin l'utilisation de l'O.S.L.T.F. et consolida les régimes de responsabilité et d'indemnisation établis par diverses lois fédérales ainsi que les Fonds qui leurs correspondaient. Ces différentes lois comprenaient : le Federal Water Pollution Control Act « *F.W.P.C.A.* », Trans-Alaska Pipeline Authorization Act « *T.A.P.A.A.* » Deepwater Port Act « *D.P.A.* » et le Outer Continental Shelf Lands Act « *O.C.S.L.A.* ».

Dans le but de révéler le rôle que le « *Trust Fund* » va jouer selon les termes de l'O.P.A., et aussi de le distinguer avec celui du F.I.P.O.L. , il convient de procéder à l'étude de son financement et des différentes dépenses auxquelles il est exposé(**section I**), ainsi qu'à son fonctionnement(**section II**).

¹ En Mars 1989, le pétrolier *Exxon-Valdez* s'est échoué dans le Prince William Sound de l'Alaska et a déversé 38 000 tonnes de pétrole dans la mer, et a pollué plus de 1000 miles de la côte de l'Alaska. Bien que cet accident soit beaucoup moins important dans son ampleur que celui de l'Amoco-Cadiz, il a coûté au groupe d'Exxon au moins 3 milliards de dollars pour ses propres frais de nettoyages et l'indemnisation qu'il a accordée (R.G.D.I.P.), 1990/4, chronique des faits internationaux, p. 1079.

Section I : Le financement de l'Oil Spill Liability Trust Fund (O.S.L.T.F.) et les différentes dépenses auxquelles il est exposé.

Nos procéderons dans un premier temps à l'étude du financement du Trust Fund (**sous-section I**) pour ensuite orienter notre étude vers l'analyse des différentes dépenses auxquelles il est exposé (**sous-section II**).

Sous-section I: Le financement de l'Oil Spill Liability Trust Fund (O.S.L.T.F.)

Le Fonds d'indemnisation établi dans le F.W.P.C.A. était financé par les payeurs de taxes ordinaires, c'est-à-dire les citoyens Américains. Sans doute cette solution a été retenue en partant de l'idée que la pollution par les hydrocarbures était un risque ordinaire lié à la société de consommation comme tout autre risque ordinaire qui devait en conséquence être supporté par ses membres. L'adoption de l'O.P.A. est venue changer cette idée en affirmant que la charge de financer le Fonds d'indemnisation devait revenir à l'industrie concernée qui réalise des bénéfices directes dans le commerce des hydrocarbures.

L'O.S.L.T.F. est financé par quatre sources principales récurrentes (**§I**) et d'une source initiale non récurrente¹ (**§II**).

§I : Le financement de l'O.S.L.T.F. par les sources principales récurrentes.

Les principales sources de financement de l'O.S.L.T.F. sont les suivantes :

-La taxe fédérale : La source de revenu la plus importante provient d'une taxe fédérale de 5 cents par baril perçue sur les hydrocarbures bruts reçus dans les raffineries Américaines ou sur les produits pétroliers importés, consommés ou déposés aux Etats Unis. La collecte des taxes s'arrête une fois que le « *Trust Fund* » a atteint la somme d'un milliard de dollars, et la perception recommence dès que cette somme diminue².

-Les intérêts : Les revenus d'intérêt émanant des placements de la trésorerie fédérale sont une source d'alimentation récurrente. L'« *United States Department of the Treasury* » agit comme gestionnaire des investissements relatifs au Trust Fund.

¹ Source site internet du « *United States Coast Guard, U.S. Department of Homeland Security* », <http://www.uscg.mil/default.asp>.

² 26 United States Code ; Internal Revenue Code § 4611 (a) (c).

DEUXIEME PARTIE : Les principaux régimes d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : Les Fonds d'indemnisation

-Le recouvrement des coûts : Le recouvrement des coûts auprès du pollueur responsable est également une source de financement récurrente. Si les dommages et intérêts payés par la partie responsable visant à rembourser les coûts encourus par l'administration des Etats Unis, d'un Etat, ou d'une tribu indienne dans l'évaluation du préjudice et dans la restauration des ressources naturelles endommagées, sont excédentaires après avoir acquitté le remboursement de ces coûts, l'excédent de cette somme d'argent sera aussi déposée au « *Trust Fund* ».

-Les amendes et les pénalités : Les amendes et les pénalités civiles encourues par les parties responsables en application de la section 311 du Federal Water Pollution Control Act (FWPCA), du Deepwater Port Act (DPA) ou de la section 207 du Trans-Alaska Pipeline Authorization Act (TAPAA) reviennent également au « *Trust Fund* ». Le dépôt des pénalités s'élève généralement entre 4 et 7 millions de dollars par année.

§II : Le financement de l'O.S.L.T.F. par la source principale non récurrente.

La deuxième source principale de revenu du « *Trust Fund* » est non récurrente. Il s'agit du transfert des sommes existantes au sein des différents Fonds créés en vertu du Federal Water Pollution Control Act « *F.W.P.C.A.* », Trans-Alaska Pipeline Authorization Act « *T.A.P.A.A.* » Deepwater Port Act « *D.P.A.* » et le Outer Continental Shelf Lands Act « *O.C.S.L.A.* ». Selon les amendements apportés par l'O.P.A.¹. Depuis 1990, plus de 550 millions de dollars ont été transférés au « *Trust Fund* » par ce biais. A ce jour, le transfert est terminé et plus aucun Fonds supplémentaire n'a été transféré.

Sous-section II : les différentes dépenses auxquelles le Trust Fund est exposé.

Le trust Fund est tenu de payer un certain nombre d'indemnités dont le montant maximum est déterminé (§I). Par ailleurs son indemnisation n'est sujette à aucune contrainte en ce sens qu'il ne bénéficie d'aucun cas d'exonération dont jouit la partie responsable (§II).

¹ O.P.A, section 9001(a) (4) (5) (6) (7).

§I: L'indemnisation et le plafond d'indemnisation.

De manière générale, le Trust Fund intervient, lorsque la ou les parties responsables ont été exonérées de leur responsabilité sous l'O.P.A. ou lorsque cette responsabilité du premier degré est insuffisante pour satisfaire toutes les demandes recevables d'indemnisation¹.

Plus précisément, la section 1012, paragraphe (a) de l'O.P.A. énumère les différentes dépenses auxquelles le Trust Fund est exposé. Il s'agit des frais suivants :

-Le Trust Fund sert à payer les coûts encourus dans les opérations d'enlèvement des hydrocarbures, y compris les coûts de contrôle de ces opérations. L'intention de ce type d'indemnisation est de permettre aux autorités compétentes fédérales, et sous certaines limites, celles étatiques, d'agir immédiatement lorsqu'un déversement ou une menace de déversement d'hydrocarbures se produit, afin de prévenir ou minimiser les dommages. A la différence de la partie responsable qui a des obligations de rembourser les dépenses encourues par toutes personnes², le Trust Fund n'a qu'à payer, sous ce chef, les autorités compétentes fédérales, ou le gouverneur d'un Etat, non les autres.

-Le Trust Fund doit payer les dépenses engagées par les autorités fédérales compétentes, les Etats fédérés ou les tribus indiennes, dans leurs fonctions exercées aux termes de la section 1006 pour évaluer les dommages aux ressources naturelles, et développer et mettre en œuvre les plans de restauration, repeuplement, remplacement ou acquisition par équivalent des ressources naturelles endommagées.

-Le Trust Fund doit rembourser les frais d'enlèvement, ainsi que les dommages et intérêts prévenants d'un déversement ou d'une menace de déversement d'hydrocarbures provenant d'une installation Offshore étrangère.

-Le Trust Fund doit également rembourser les frais administratifs, les coûts de mobilisation des personnels et d'autres, liés à l'administration et à la mise en œuvre de l'O.P.A.

La partie responsable ou son assureur peut également déposer une demande d'indemnisation auprès du Trust Fund pour les coûts d'enlèvement et les dommages intérêts qu'elle a payés, si elle peut prouver un cas exonératoire de sa responsabilité ou qu'elle

¹ O.P.A., section 1012 (a) (4).

² Voir la liste des dommages indemnifiables selon l'O.P.A., supra p.95.

bénéficie du droit de limiter sa responsabilité aux termes de l'O.P.A.. Dans ce dernier cas, la partie responsable sera en mesure de récupérer la somme qui dépasse la limite de sa responsabilité fixée selon l'O.P.A.¹.

Dans tous les cas, lorsqu'il s'agit des frais d'enlèvement d'hydrocarbures et du coût encouru pour évaluer les dommages causés aux ressources naturelles le Fonds n'est engagé que si le président des Etats Unis estime que les activités ainsi menées sont conformes au National Contingency Plan².

Signalons enfin que chaque Etat fédéré peut mettre sur place son Fonds d'indemnisation complémentaire ou des exigences supplémentaires en matière de garantie financière. Il en va de même en ce qui concerne la liste des dommages indemnifiables contenue dans une loi étatique. Dans ce dernier cas, les montants de garantis financière exigés peuvent varier d'un Etat à l'autre.

De ce fait, le régime de responsabilité et d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures varie en pratique parmi la centaine d'Etats fédérés concernés par ce type de pollution. Ainsi, certains Etats fédérés, comme la Californie, ont instauré un régime encore plus contraignant. En effet, parmi la liste des responsables déjà contenu dans l'O.P.A., le gouvernement Californien le propriétaire de la cargaison, il a également instauré une responsabilité illimitée et a exigé des navires-citernes désirant transiter dans ses eaux une garantie financière s'élevant à 1 milliard de dollars. A l'inverse, l'Etat de l'Ohio n'a instauré aucune disposition supplémentaire. D'autres Etats, comme l'Orégon ont mis en place un Fonds d'indemnisation illimité.

§ II : Le problème de l'exonération du Trust Fund.

Le Trust Fund intervient de manière quasi absolue en ce sens qu'il ne bénéficie d'aucun cas d'exonération dont jouit la partie responsable, tels que l'acte de guerre, l'acte de Dieu ou

¹ O.P.A., section 1008.

² O.P.A., section 1002 (b) (1). Le N.C.P. est un plan d'intervention nationale en cas de pollution marine qui ressemble au « *plan Polmar* » Français qui constitue un plan d'intervention spécialisé, applicable en cas de pollution maritime majeure par hydrocarbures ou par produits chimiques, et résultant d'un accident ou d'une avarie maritime, terrestre ou aérienne. Il a été ainsi institué en 1978, à la suite de la catastrophe de l'*Amoco-Cadiz* sur les côtes de Bretagne. Il sert à cordonner le personnel et à mobiliser les moyens de luttés.

l'acte d'un tiers. Autrement dit, son indemnisation n'est sujette à aucune contrainte sauf à une seule exception correspondant à la force lourde ou intentionnelle du demandeur¹.

Sur ce point, la différence entre le Trust Fund et le F.I.P.O.L. est grande. En effet, ce dernier se libère de ses obligations d'indemniser des dommages par pollution en présence d'un acte de guerre ou en cas où la source de pollution est inconnue. Pour le Trust Fund l'acte de guerre n'est pas un cas exonérateur d'indemnisation. Mais la question se pose de savoir si la source inconnue de déversement d'hydrocarbures libère le Trust Fund de son obligation. Le terme « *incident* » est formulé de façon très large dans la section 1001 (14) de l'O.P.A.². Ce qui est clair c'est que le Trust Fund ne distingue pas les cas de pollution provenant d'un navire, d'une plateforme, ou de leur mélange, dans lesquels il est indifféremment tenu de ses obligations d'indemnisation. En plus la lecture conjointe de la section 1014 (c) (3) et de section 1013 (b) (1) (A) nous permet de dire que le trust Fund est responsable des dommages et intérêts, si le président des Etats Unis ne peut désigner la source du déversement ou de la menace de déversement des hydrocarbures. Aussi peut-on affirmer que la source inconnue de pollution n'est pas une cause d'exonération pour le Trust Fund.

Section II : Le fonctionnement du Trust Fund.

Nous présenterons dans cette section d'abord la structure du Trust Fund (**sous-section I**) et ensuite la procédure de réclamation auprès du Trust Fund (**sous-section II**).

Sous-section I : La structure du Trust Fund.

Aux Etats Unis c'est le centre « *National Pollution Funds Center* » (N.P.F.C.) des gardes-côtes, en Virginie qui administre le Trust Fund et procède à l'évaluation et la recevabilité des demandes d'indemnisation en relation avec l'O.P.A..

Afin de mieux répondre aux demandes d'indemnisation, le Trust Fund a été divisé en deux composantes : Un Fonds d'urgence ou « *Emergency Fund* » (§I) et un Fonds principal ou « *Principal Fund* »³ (§II).

¹ O.P.A., section 1012 (b), « The Fund shall not be available to pay any claim for removal costs or damages to a particular claimant, to the extent that the incident, removal costs, or damages are caused by the gross negligence or willful misconduct of that claimant ».

² section 1001 (14) de l'O.P.A. : « any occurrence or series of occurrences having the same origine, involving one or more vessels, facilities or any combination thereof, resulting in the discharge or substantial threat of discharge of oil ».

³ Site internet du « *United States Coast Guard, U.S. Departement of Homeland Security* », <http://www.uscg>.

§ I : Le Fonds d'urgence du Trust Fund.

Le Fonds d'urgence assure une réponse rapide et efficace en cas de déversements d'hydrocarbures, sans que soit nécessaire l'approbation du congrès Américain. Ce Fonds est mis à disposition des coordinateurs fédéraux « *F.O.S.C.* »¹ pour le financement des activités d'enlèvement des hydrocarbures dispersés et des « *Trustess* » fédéraux pour initier les mesures d'évaluation des dommages causés aux ressources naturelles. Ce Fonds dispose de 50 millions de dollars mis à disposition sur autorité du président des Etats Unis. Les sommes restantes à la fin d'une année fiscale restent disponibles jusqu'à leur utilisation et font de ce fait reportées sur l'année fiscale suivante. Dans le cas où la somme disponible du Fonds d'urgence pourrait s'avérer insuffisante en cas de catastrophe majeure, la « *Maritime Transportation Security Act* » de 2002² permet désormais de faire une avance de 100 millions de dollars prélevée sur le Fonds principal pour financer les activités d'enlèvement.

Le Fonds d'urgence possède 50 millions de dollars avec une possibilité d'avancement de 100 millions de dollars dans l'hypothèse où cette somme se révélerait insuffisante.

§ II : Le Fonds principal du Trust Fund.

Le Fonds principal est principalement utilisé pour couvrir les demandes d'indemnisation qui n'ont pas été entièrement couvertes sous l'O.P.A.. Il est également utilisé pour financer les dotations annuelles faites à différentes organisations fédérales. Ces dotations sont versées dans le but de couvrir certaines dépenses administratives et opérationnelles, mais aussi la rémunération du personnel et l'exécution des dispositions de l'O.P.A.. Le Fonds principal sert également à soutenir la recherche et le développement en matière de pollution par les hydrocarbures.

Le Fonds principal dispose d'une somme d'un milliard de dollars par évènement, tout en limitant l'indemnisation des dommages à l'environnement à 500 millions de dollars par évènement également. Ce montant s'ajoute aux montants effectivement versés aux victimes par la partie responsable ou son assureur au titre de l'O.P.A..

mil/default.asp.

¹ Les coordinateurs fédéraux « Federal On-Scene Coordinator » (F.O.S.C.) sont des représentants des agences fédérales comme les gardes-côtes des Etats Unis, c'est eux qui déterminent si les mesures ont été prises en conformité avec le « *National Pollution Funds Center* » (N.P.C.).

² La « *Maritime Transportation Security Act* » de 2002, est un acte du congrès promulgué par le 107^{ème} congrès des Etats Unis pour aborder la sécurité des ports et des voies navigables. Elle a été promulguée par le président Georges W. Bush le 25 Novembre 2002.

Sous-section II : Les demandes d'indemnisation présentées au Trust Fund et son droit de subrogation.

Nous nous limiterons ici à exposer successivement la procédure de réclamation des indemnisations présentée au Trust Fund (§I) ainsi que son droit de subrogation (§II).

§ I : Les demandes d'indemnisation présentées au Trust Fund.

Sauf dans certains cas exceptionnels, le Trust Fund n'est pas considéré comme un premier recours. Les demandes d'indemnisation doivent d'abord être présentées à la partie responsable, autrement dit au propriétaire, ou à l'opérateur, ou à l'affréteur en coque-nue du navire pollueur, ou à un tiers considéré comme la partie responsable, ou aux personnes fournissant la garantie financière¹. Dans le cas où la partie responsable nie la responsabilité, ou si la demande n'est pas satisfaite par la partie responsable dans les 90 jours après le dépôt de la demande, le demandeur peut choisir d'intenter une action devant le tribunal contre la partie responsable, ou de présenter la demande au trust Fund². De même, si les demandes dépassent les limites de responsabilité fixées par l'O.P.A., ou ne sont pas totalement indemnisées, elles peuvent être présentées au Trust Fund pour être adéquatement acquittées³. Quoi qu'il en soit, les demandes finalement considérées comme recevables seront remboursées par le Trust Fund, même si le plafond peut paraître momentanément insuffisant.

A côté de cette situation générale, l'O.P.A. prévoit également quelques exceptions où les demandes peuvent être présentées directement au Trust Fund, soit par les demandeurs, si la partie responsable nie sa responsabilité, ou si la source de pollution provient d'un navire public ou si la source de pollution est inconnue ; soit par la partie responsable qui bénéficie d'une cause d'exonération de la responsabilité ou du droit de limitation ; soit par le gouverneur d'un Etat pour les coûts d'enlèvement subis par cet Etat ; soit enfin par les demandeurs Américains, lorsque le déversement provient d'une plateforme pétrolière étrangère. Toutefois, si une réclamation est pendante devant le tribunal contre la partie responsable, elle ne peut être réglée par le Trust Fund⁴.

Pour ce qui est de la prescription, un certain nombre de conditions sont exigées. S'agissant des dépenses engagées dans les opérations d'enlèvement des hydrocarbures, une

¹ O.P.A., section 1013 (a).

² O.P.A., section 1012 (c).

³ O.P.A., section 1013 (d).

⁴ O.P.A., section 1013 (b) (1) (2).

action doit être intentée contre la partie responsable dans les 3 ans à compter de la date où ces opérations ont été terminées, tandis que ce délai est de 6 ans pour déposer une réclamation devant le Trust Fund¹. Il semble que cette différence dans les délais d'action vise à encourager les demandeurs à ce faire d'abord rembourser auprès de la partie responsable, ensuite, par le Trust Fund. En ce qui concerne les dommages proprement dit de pollution, le délai d'action contre la partie responsable et le délai de réclamation au Trust Fund sont les mêmes, à savoir 3 ans à partir de la date où le préjudice a été découvert ; pour les dommages causés aux ressources naturelles, le délai d'action ou de réclamation au Trust Fund est de 3 ans à compter de la date où l'évaluation des dommages aux ressources naturelles a été faite².

§II : Le droit de subrogation du Trust Fund.

Après avoir payé les coûts d'enlèvement et/ou les dommages, le Trust Fund sera subrogé au droit de la personne indemnisée contre la partie responsable³ ou contre toute personne fautive, en vertu de toute autre loi applicable, y compris les lois étatiques.

En conclusion, le Trust Fund, n'ayant pas un véritable plafond d'indemnisation, ni ne pouvant bénéficier d'aucun cas d'exonération d'indemnisation, mais possédant un large droit de subrogation contre toute personne, il apparaît clairement que l'intention de ces initiateurs consiste à rendre les industries concernées, notamment les armateurs, entièrement responsables de tous les dommages ou frais liés aux déversements d'hydrocarbures.

¹ O.P.A., section 1017 (f) (2) ; section 1012 (h) (1).

² O.P.A., section 1012 (h) (2) ; section 1017 (s) (1).

³ O.P.A., section 1012 (f).

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE.

La deuxième partie de notre étude a consisté à présenter Les principaux régimes d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. L'analyse du cadre juridique de ces régimes a montré que l'esprit est assez similaire dans le système juridique des Conventions et le système volontaire des accords privés. Envers les victimes tierces de la pollution, la responsabilité est objective, mais limitée. Quant aux acteurs, il s'agit au fond d'un partage de responsabilité du fait de la pollution entre deux industries qui ont des intérêts financiers dans l'activité du transport maritime du pétrole. Cet aspect de partage rend ces régimes d'autant plus innovateurs mais il n'en demeure pas moins que les critères de recevabilité du F.I.P.O.L. sont liées de façon étroite à la notion de « *dommages par pollution* » et empêchent ainsi une indemnisation optimale des coûts totaux issus d'une pollution par hydrocarbures. En effet, certains types de dommages tels que les préjudices écologiques purs sont exclus du champ de l'indemnisation du F.I.P.O.L. car non économiquement quantifiables. Aussi s'avère-t-il nécessaire de réviser le régime international d'indemnisation à travers le renforcement de la protection du milieu marin et la réparation du préjudice écologique en tant que tel.

L'arrêt de la Cour de Cassation Française de 2012 concernant le naufrage de l'*Erika*¹ doit marquer le départ d'un nouveau courant doctrinal pour une reconnaissance du préjudice écologique pur par le F.I.P.O.L..

¹ Voir, supra, p.113.

CONCLUSION GÉNÉRALE.

L'étude de la responsabilité civile du transporteur maritime d'hydrocarbures pour faits de pollution, se prête mal à une conclusion tant la matière demeure évolutive. Tout au plus, peut on résumer nos propos et en tirer quelques enseignements. Il s'agit d'un sujet qui revêt une importance considérable dans la mesure où le transport d'hydrocarbures par mer constitue une activité intrinsèquement dangereuse qui comporte des risques considérables pour le milieu marin. Rappelons ici que c'est en mars 1967, lors du naufrage du pétrolier *Torrey-Canyon*, navire de 120 000 tonnes de port en lourd battant pavillon libérien venu s'écraser sur le récif de Seven Stones au large de Land's End (Royaume-Uni), que l'on a pris conscience de l'ampleur des menaces que constitue pour l'environnement la croissance rapide du trafic des pétroliers et de leur capacité. À l'époque, 119 000 tonnes de pétrole brut ont été déversées dans la mer, causant une grave pollution le long des côtes du sud-ouest de l'Angleterre et du nord de la France.

Cette catastrophe a amené la communauté internationale à élaborer, par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale, un certain nombre de normes internationales et nationales régissant la responsabilité du transporteur maritime d'hydrocarbures pour faits de pollution. Ces normes reposent sur une répartition de la charge de réparation financière afférente aux dommages de pollution entre les deux mondes industriels à l'origine de la pollution : armateurs pétroliers et destinataires du pétrole transporté. Deux Conventions sont chargées de mettre en œuvre ces normes.

la première d'entre elles est la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (C.L.C.) quand à la deuxième c'est la convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention F.I.P.O.L.). Ces deux conventions sont entrées en vigueur respectivement en 1975 et en 1978. Elles ont institué un système à deux niveaux de responsabilité, reposant sur une responsabilité objective mais limitée pour le propriétaire du navire et sur un fonds, alimenté par les entités réceptionnant des hydrocarbures, qui fournit aux victimes de dommages par pollution par les hydrocarbures une indemnisation complémentaire lorsqu'elles ne peuvent pas être indemnisées complètement par le propriétaire. La révision de ce régime, au début des années 1990, a débouché sur les protocoles de 1992 aux conventions C.L.C. et F.I.P.O.L. entrés en vigueur en 1996.

CONCLUSION GENERALE

Le régime de 1992 ainsi institué couvre les dommages par pollution causés par des déversements d'hydrocarbures persistants provenant de pétroliers naviguant dans les eaux côtières (jusqu'à 200 milles marins de la côte) des États participants. Les préjudices couverts par le régime comprennent les biens et, dans une certaine mesure, les pertes économiques et les coûts de remise en état de l'environnement, ainsi que les mesures de prévention, y compris les coûts de dépollution.

Le premier niveau de responsabilité a avoir été institué par ce régime est celui de la responsabilité du propriétaire du navire, laquelle est régie par la Convention C.L.C.. La responsabilité du propriétaire est objective et n'est dès lors pas conditionnée par une faute ou une négligence de sa part. Le propriétaire est en principe autorisé à limiter sa responsabilité à un montant en rapport avec le tonnage du navire. Il ne perd son droit de limiter sa responsabilité que s'il est établi que le dommage par pollution "résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement". La Convention C.L.C. exige également des propriétaires qu'ils souscrivent une assurance en responsabilité et accorde aux requérants le droit d'intenter une action directe contre l'assureur dans les limites de la responsabilité du propriétaire. La responsabilité était ainsi "canalisée" vers le seul propriétaire, bon nombre d'autres parties, dont le gérant, l'exploitant du navire et l'affréteur, sont expressément protégées contre toute action en responsabilité, à moins qu'ils ne se rendent coupables d'une négligence semblable à celle que le propriétaire devrait commettre pour être privé de son droit de limiter sa responsabilité.

Ce premier niveau de responsabilité est complété par un deuxième, celui du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (F.I.P.O.L.) institué par la Convention F.I.P.O.L. afin d'indemniser les victimes lorsque la responsabilité du propriétaire ne suffit pas à couvrir les dommages. Il est possible de recourir au F.I.P.O.L. dans trois cas: lorsque les dommages dépassent la responsabilité maximale du propriétaire (c'est le cas le plus fréquent); lorsque le propriétaire peut invoquer à sa décharge l'un des motifs prévus dans la Convention C.L.C. et lorsque le propriétaire (et son assureur) est dans l'impossibilité matérielle de remplir ses obligations. Le montant maximal de l'indemnisation autorisée par le F.I.P.O.L. s'élève à environ 200 millions d'euros. Le F.I.P.O.L. est financé par les contributions des entreprises ou autres entités recevant des hydrocarbures transportés par mer. En cas de déversement d'hydrocarbures, par conséquent,

CONCLUSION GENERALE

toutes les entités recevant des hydrocarbures établies dans les États parties à la convention F.I.P.O.L. contribuent à l'indemnisation et aux dépenses administratives supportées par le Fonds, indépendamment de l'endroit où la pollution s'est produite. Le F.I.P.O.L. ne verse aucune indemnisation si la pollution résulte d'un acte de guerre ou a été causée par un navire de guerre. Il faut également qu'il soit prouvé que les hydrocarbures proviennent d'un pétrolier.

Les victimes de déversements d'hydrocarbures peuvent introduire leur demande d'indemnisation directement auprès du F.I.P.O.L. et, pour autant que la demande soit légitime et réponde aux critères applicables, le Fonds indemnise directement les requérants. Si le total des demandes jugées recevables dépasse la limite maximale d'indemnisation du Fonds, les demandes sont toutes réduites en proportion. Les requérants peuvent également transmettre leur demande d'indemnisation aux tribunaux de l'État où les dommages se sont produits. Depuis sa création en 1978, le Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a traité quelque 100 affaires, dont la plupart sont restées dans les limites d'indemnisation prévues, les victimes ayant ainsi pu être indemnisées totalement sur la base de l'évaluation du Fonds quant à la recevabilité des demandes.

Le mécanisme ainsi mis en place par les deux Conventions représente une avancée considérable du droit maritime, et plus généralement du droit de la réparation. Il a l'avantage d'associer dans l'obligation de réparer tous ceux qui tirent un profit, si légitime soit-il, d'une activité spécifique, ici le commerce des hydrocarbures. En effet l'obligation de réparer les dommages de pollution va peser à la fois sur les transporteurs maritimes et sur les opérateurs commerciaux acheteurs d'hydrocarbures. Dans cette optique, il ne faut pas manquer de citer l'existence d'un certain nombre de garanties d'indemnisation des victimes. Il s'agit notamment de l'institution, contrairement à ce qui prévaut dans la tradition maritime, d'une responsabilité objective en ce sens où la responsabilité du propriétaire du navire est engagée en l'absence de toute faute. En outre, la canalisation de la responsabilité, la garantie d'être indemnisé à hauteur du montant substantiel et le règlement amiable de la quasi-totalité des demandes constituent autant de facteurs favorisant les procédures des demandes d'indemnisation.

Mais, pour qu'un système de responsabilité et d'indemnisation soit approprié, il faut non seulement qu'il garantisse une indemnisation suffisante, mais aussi qu'il respecte un juste équilibre entre les responsabilités des acteurs concernés et les risques qu'ils courent de voir leur responsabilité engagée. En outre, un système de responsabilité doit, dans la mesure du

CONCLUSION GENERALE

possible, contribuer à dissuader les parties prenantes de prendre délibérément des risques qui pourraient avoir des conséquences catastrophiques pour la protection de la vie humaine et de l'environnement.

À cet égard le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures présente un certain nombre de lacunes qui sont toutes incompatibles avec les développements intervenus récemment aux niveaux international dans le domaine de la responsabilité environnementale. Ces lacunes peuvent être résumées comme suit :

1-Seul le propriétaire voit sa responsabilité engagée en cas de pollution par les hydrocarbures. Ce système présente certains avantages dans la mesure où il clarifie la question de la partie responsable, ce qui facilite l'identification de la personne à laquelle les demandes d'indemnisation doivent être soumises. Il permet également d'éviter l'assurance multiple et contribue ainsi à relever les niveaux théoriques de la responsabilité à assurer. Toutefois, la canalisation de la responsabilité prévue dans la convention C.L.C. va plus loin, puisqu'elle interdit expressément les demandes d'indemnisation adressées à divers autres acteurs (dont les exploitants, les gérants et les affréteurs) qui peuvent pourtant fort bien exercer sur le transport une influence aussi grande que le propriétaire du navire. Ces personnes sont protégées contre toute demande d'indemnisation à moins que le dommage ne « résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement » (conditions qui sont les mêmes que celles entraînant pour le propriétaire la perte du droit de limiter sa responsabilité). Ainsi protégées, ces personnes peuvent agir avec la quasi-certitude d'être protégées contre toute demande d'indemnisation en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures. Une telle protection des principaux acteurs est contreproductive eu égard aux efforts entrepris pour responsabiliser les opérateurs dans tous les domaines du secteur maritime. C'est pourquoi il convient d'éliminer de la convention C.L.C. l'interdiction frappant les demandes d'indemnisation à l'encontre de toute une série d'acteurs importants du transport des hydrocarbures par mer et que, dans la mesure où l'on juge nécessaire de protéger certains acteurs, le seuil devrait au moins être abaissé au niveau de celui préconisé pour le propriétaire. Quant aux détails pratiques d'une telle mesure, il convient d'observer que, là aussi, le régime applicable jusqu'en 1996, date à laquelle les protocoles de 1992 sont entrés en vigueur, canalisait la responsabilité de manière beaucoup

plus stricte, puisqu'il n'excluait que les préposés ou mandataires du propriétaire du navire, et encore uniquement dans la mesure où les dommages ne résultaient pas de leur fait ou de leur omission personnels.

2-Le droit des propriétaires de navires de limiter leur responsabilité est quasiment inaliénable. Comme nous l'avons déjà vu, le propriétaire ne perd son droit de limiter sa responsabilité que s'il est établi que les dommages dus à la pollution "résultent de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement". Une négligence, voire une négligence grave, de la part du propriétaire ne correspond pas à cette définition. Il est dès lors évident que, dans la plupart des cas, il serait très difficile de franchir ce seuil. Mais, étant donné les risques considérables liés au transport d'hydrocarbures par mer, la responsabilité du propriétaire devrait plus souvent être illimitée.

Le problème de la quasi-inaliénabilité des droits du propriétaire est encore aggravé par les méthodes au moyen desquelles sa responsabilité est établie. Elle est en effet calculée uniquement sur la base de la taille du navire, sans qu'il soit tenu compte d'autres facteurs tels que la nature de la cargaison transportée et la quantité d'hydrocarbures déversée.

Dans bon nombre de régimes de responsabilité environnementale établis dans les années 1990, la tendance a été à abolir les limites en matière de responsabilité. Il en va ainsi du régime communautaire de responsabilité environnementale mis en place, comme le souligne le Livre blanc de la Commission sur la responsabilité environnementale¹.

C'est pourquoi nous considérons que le seuil actuel dont le franchissement entraîne la perte du droit de limiter la responsabilité doit être abaissé au niveau de celui d'autres régimes comparables. La responsabilité illimitée devrait à tout le moins intervenir en cas de négligence grave attestée de la part du propriétaire. L'introduction d'une telle mesure garantirait une meilleure correspondance entre la responsabilité assumée par le propriétaire et les actes de celui-ci et produirait à la fois des effets préventifs et des effets répressifs.

3-Les dommages couverts par le régime C.L.C./F.I.P.O.L. existant sont essentiellement les dommages et pertes matériels et les pertes économiques. Pour ce qui des dommages

¹Commission Européenne, Livre blanc sur la responsabilité environnementale, C.O.M. (2000)66 final du 9 février 2000. <https://ec.europa.eu/liability>

CONCLUSION GENERALE

environnementaux, le régime couvre les mesures préventives, dont les coûts de dépollution, et les "mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront". Les pertes causées à l'environnement en tant que tel ne font l'objet d'aucune indemnisation, principalement en raison des difficultés liées à l'évaluation et à la quantification de ce type de dommages. Il est vrai que la couverture des dommages causés à l'environnement proprement dit soulève certains problèmes et que l'évaluation de ces dommages doit être quantifiable, vérifiable et prévisible. A cet égard, La couverture actuelle des coûts de remise en état pourrait être étendue de manière à inclure au moins les coûts liés à l'évaluation des dommages environnementaux causés par l'incident et ceux liés à l'introduction dans l'environnement de composantes équivalentes à celles qui ont été endommagées, lorsque la remise en état de l'environnement pollué est jugée irréalisable¹.

Tout ceci nous amène à conclure que si le régime international de responsabilité et d'indemnisation constitue un succès que les premières années de son application ont révélé, il n'en demeure pas moins qu'il contient un certain nombre de lacunes.

C'est la raison pour laquelle et afin d'établir un lien plus étroit entre la responsabilité assumée par les diverses parties concernées et leurs actes, il y a lieu d'entreprendre un remaniement du système existant en commençant par éliminer de l'article III.4(c), de la convention sur la responsabilité, l'interdiction des demandes d'indemnisation à l'encontre de l'affréteur, du gérant et de l'exploitant du navire. En outre la responsabilité du propriétaire devrait être illimitée s'il est établi que les dommages causés par la pollution résultent d'une négligence grave de sa part; il convient, enfin, de réexaminer l'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement en tant que tel et de l'étendre en s'inspirant de régimes d'indemnisation comparables institués dans le cadre du droit communautaire² ou du droit américain.

S'il est évident que les Conventions internationales ne doivent pas suivre l'exemple des Etats Unis notamment concernant la question de la responsabilité (illimitée et absolue) elles

¹ Voir dans ce sens, l'article 2, paragraphe 8, de la Convention sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement définit les "mesures de remise en état" comme étant « toute mesure raisonnable visant à réhabiliter ou à restaurer les composantes endommagées ou détruites de l'environnement, ou à introduire, si c'est raisonnable, l'équivalent de ces composantes dans l'environnement ».

² M.Prieur, « La responsabilité environnementale en droit communautaire », Revue Européenne de Droit del'Environnement Année 2004, pp. 129-141

CONCLUSION GENERALE

devraient à l'avenir reconsidérer la question du dommage indemnisable notamment en ce qui concerne le dommage écologique pur.

ANNEXE/I

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1992 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Les États Parties à la présente Convention, Conscients des risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac, Convaincus de la nécessité de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires, Désireux d'adopter des règles et des procédures uniformes sur le plan international pour définir les questions de responsabilité et garantir en de telles occasions une réparation équitable, sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

Au sens de la présente Convention:

1. "Navire" signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.
2. "Personne" signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques.
3. "Propriétaire" signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un État et exploités par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression "propriétaire" désigne cette compagnie.

4. "État d'immatriculation du navire" signifie, à l'égard des navires immatriculés, l'État dans lequel le navire a été immatriculé, et à l'égard des navires non immatriculés l'État dont le navire bat pavillon.

5. "Hydrocarbures" signifie tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

6. "Dommage par pollution" signifie:

- a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront;
- b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures

7. "Mesures de sauvegarde" signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.

8. "Événement" signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution.

9. "Organisation" signifie l'Organisation maritime internationale.

10. "Convention de 1969 sur la responsabilité" signifie la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Pour les États Parties au Protocole de 1976 de cette convention, l'expression désigne la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par ce protocole.

Article II

La présente Convention s'applique exclusivement:

- a) aux dommages de pollution survenus:
 - i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État contractant,
- et

ii) dans la zone économique exclusive d'un État contractant établie conformément au droit international ou, si un État contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet État conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;

b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

Article III

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution:

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre:

- a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;
- b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;
- c) tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue), armateur ou armateur-gérant du navire;
- d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;
- e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde;
- f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) et e); à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

Article IV

Lorsqu'un événement met en cause plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article III, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article V

1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement calculé comme suit:

- a) 4 510 000 d'unités de compte² pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5 000 unités;
- b) pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, 631 unités de compte² en sus du montant mentionné à l'alinéa a); étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 89 770 000 d'unités de compte².

2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente

Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des États contractants où une action est engagée en vertu de l'article IX ou, à défaut d'une telle action, auprès d'un tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des États contractants où une action peut être engagée en vertu de l'article IX. Le fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admise par la législation de l'État contractant dans lequel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente

4. La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente Convention.

6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 du présent article peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage par pollution, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

7. Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu du paragraphe 5 ou 6 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorité compétente de l'État où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

8. Pour autant qu'elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

a) L'«unité de compte» visée au paragraphe 1 du présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds

monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 sont convertis en monnaie nationale suivant la valeur de

cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds visé au paragraphe 3. La valeur, en

droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui est membre du Fonds monétaire international est

calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres

opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui n'est pas

membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.

b) Toutefois, un État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 9a) peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 9a) est égale à 15 francs-or. Le franc-or visé dans le présent paragraphe correspond à 65 milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion du franc-or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'État en cause.

c) Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 9a) et la conversion mentionnée au paragraphe 9b) sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 9a). Les États contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 9a) ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 9b), selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

10. Aux fins du présent article, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

11. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même lorsque, en vertu des dispositions du paragraphe 2, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire

Article VI

1. Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'article V et est en droit de limiter sa responsabilité,

a) aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire,

b) le tribunal ou autre autorité compétente de tout État contractant ordonne la libération du navire ou autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparations pour les dommages par pollution causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

2. Les dispositions précédentes ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

Article VII

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État contractant et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente de l'État contractant s'est assurée que le navire

satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État contractant, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État contractant, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État contractant. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe et comporter les renseignements suivants:

a) nom du navire et port d'immatriculation;

b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire;

c) type de garantie;

d) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie et, le cas échéant, lieu de

l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite;

e) la période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

3. Le certificat est établi dans la langue ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues.

4. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État contractant, auprès de l'autorité de l'État qui a délivré ou visé le certificat

5. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions du présent article si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat en application du paragraphe 2 du présent article, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité citée au paragraphe 4 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant la fin de ce délai.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions du présent article.

6. L'État d'immatriculation détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.

7. Les certificats délivrés ou visés sous la responsabilité d'un État contractant en application

du paragraphe 2 sont reconnus par d'autres États contractants à toutes les fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats délivrés et visés par eux-mêmes, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État contractant. Un État contractant peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

8. Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article V, paragraphe 2, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

9. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application du paragraphe 1 du présent article n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

10. Un État contractant n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à commercer si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en application du paragraphe 2 ou 12 du présent article.

11. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État contractant veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 du présent article couvre tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans ses ports ou qui les quitte ou qui arrive dans des installations terminales situées au large des côtes dans sa mer territoriale ou qui les quitte, s'il transporte effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

12. Si un navire qui est la propriété de l'État n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne s'appliquent pas à ce navire. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités

compétentes de l'État d'immatriculation attestant que le navire est la propriété de cet État et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article V, paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2 du présent article.

Article VIII

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans, à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

Article IX

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone telle que définie à l'article II, d'un ou de plusieurs États contractants, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une telle zone, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux de ce ou de ces États contractants. Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

2. Chaque État contractant veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation.

3. Après la constitution du fonds conformément aux dispositions de l'article V, les tribunaux de l'État où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Article X

1. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article IX, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout autre État contractant, sauf:

a) si le jugement a été obtenu frauduleusement;

b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe premier du présent article est exécutoire dans chaque État contractant dès que les procédures exigées dans ledit État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

Article XI

1. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État.

2. En ce qui concerne les navires appartenant à un État contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article IX et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.

Article XII

La présente Convention l'emporte sur les conventions internationales qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, la présente disposition n'affecte pas les obligations qu'ont les États contractants envers les États non contractants du fait de ces conventions.

Dispositions transitoires

Article XII bis

Les dispositions transitoires suivantes s'appliquent dans le cas d'un État qui, à la date d'un événement, est Partie à la fois à la présente Convention et à la Convention de 1969 sur la responsabilité:

a) lorsqu'un événement a causé des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention,

la responsabilité régie par celle-ci est considérée comme assumée au cas et dans la mesure où elle est également régie par la Convention de 1969 sur la responsabilité

b) lorsqu'un événement a causé des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention et que l'État est Partie à la présente Convention et à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la responsabilité qui reste à assumer après application des dispositions du paragraphe a) du présent article n'est régie par la présente Convention que dans la mesure où les dommages par pollution n'ont pas été pleinement réparés après application des dispositions de ladite

Convention de 1971;

c)aux fins de l'application de l'article III, paragraphe 4, de la présente Convention, les termes "la présente Convention" sont interprétés comme se référant à la présente Convention ou à la Convention de 1969 sur la responsabilité, selon le cas;

d)aux fins de l'application de l'article V, paragraphe 3, de la présente Convention, le montant total du fonds à constituer est réduit du montant pour lequel la responsabilité est considérée comme assumée conformément au paragraphe a) du présent article.

Article XII ter

Clauses finales

Les clauses finales de la présente Convention sont les articles 12 à 18 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité. Dans la présente Convention, les références aux États contractants sont considérées comme des références aux États contractants à ce protocole.

Clauses finales du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité civile

Article 12

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tous les États à Londres du 15 janvier 1993 au 14 janvier 1994.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, tout État peut devenir Partie au présent Protocole par:

a) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

b) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

4. Tout État contractant à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommée la "Convention de 1971 portant création du Fonds", ne peut ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer que s'il ratifie, accepte ou approuve en même temps le Protocole de 1992 modifiant cette convention ou s'il y adhère, à

moins qu'il dénonce la Convention de 1971 portant création du Fonds, avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet État.

5. Un État qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité est lié par les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, à l'égard des autres États Parties au Protocole mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité à l'égard des États Parties à cette convention.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, est réputé s'appliquer à la Convention ainsi modifiée et telle que modifiée par ledit amendement

Article 13

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle dix États, y compris quatre États possédant chacun au moins un million d'unités de jauge brute de navires-citernes, ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Toutefois, tout État contractant à la Convention de 1971 portant création du Fonds peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole, déclarer que cet instrument est réputé sans effet aux fins du présent article jusqu'à l'expiration du délai de six mois prévu à l'article 31 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds. Un État qui n'est pas un État contractant à la Convention de 1971 portant création du Fonds mais qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds, peut également faire en même temps une déclaration conformément au présent paragraphe.

3. Tout État qui a fait une déclaration conformément au paragraphe précédent peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation. Tout retrait ainsi effectué prend effet à la date de la réception de la notification, à condition que cet État soit considéré comme ayant déposé à cette date son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole.

4. Pour tout État qui le ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions

d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date du dépôt par cet État de l'instrument approprié.

Article 14

Révision et modification

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité.
2. L'Organisation convoque une conférence des États contractants ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité à la demande du tiers au moins des États contractants.

Article 15

Modification des limites de responsabilité

1. A la demande d'un quart au moins des États contractants, toute proposition visant à modifier les limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les États contractants.
2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation pour qu'il l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.
3. Tous les États contractants à la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.
4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États contractants présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des États contractants soient présents au moment du vote
5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances. Il tient également compte des rapports qui existent entre les limites prévues à l'article V, paragraphe 1, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, et les limites prévues à l'article 4, paragraphe 4, de la Convention internationale de 1992

portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

a)Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant le 15 janvier 1998 ou avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article. Aucun amendement prévu en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.

b)Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, majorée de 6 p. 100 par an, en intérêt composé, à compter du 15 janvier 1993.

c)Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole.

7.Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 du présent article est notifié par l'Organisation à tous les États contractants.

L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité juridique ne fassent savoir à l'Organisation qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

8.Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

9.Tous les États contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole conformément à l'article 16, paragraphes 1 et 2, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur.

10.Lorsqu'un amendement a été adopté par le Comité juridique mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État contractant durant cette période est lié par ledit amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la

date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet État, si cette dernière date est postérieure.

Article 16

Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument

4. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'une quelconque d'entre elles de la Convention de 1969 sur la responsabilité en vertu de l'article XVI de ladite Convention n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole.

5. La dénonciation du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds par un État qui reste Partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds est considérée comme une dénonciation du présent Protocole. Cette dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds prend effet conformément à l'article 34 de ce protocole.

Article 17

Dépositaire

1. Le présent Protocole et tous les amendements acceptés en vertu de l'article 15 sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation:

a) informe tous les États qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:

i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau, et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii) de toute déclaration et notification effectuées en vertu de l'article 13 et de toute déclaration et communication effectuées en vertu de l'article V, paragraphe 9, de la Convention de 1992

sur la responsabilité;

iii)de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

iv)de toute proposition visant à modifier les limites de responsabilité, qui a été présentée conformément à l'article 15,

paragraphe 1;

v)de tout amendement qui a été adopté conformément à l'article 15, paragraphe 4;

vi)de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 15, paragraphe 7, ainsi que de la date à laquelle

l'amendement entre en vigueur, conformément aux paragraphes 8 et 9 de cet article;

vii)du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

viii)de toute dénonciation réputée avoir été effectuée en vertu de l'article 16, paragraphe 5;

ix)de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent Protocole;

b)transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les États signataires et à tous les États qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 18

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

Fait à Londres, ce vingt-sept novembre mil neuf cent quatre-vingt-douze. EnFoi De quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

ANNEXE/II

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1992 PORTANT CRÉATION D'UN FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Les États Parties à la présente Convention, également parties à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, Conscients des risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac, Convaincus de la nécessité d'assurer une indemnisation équitable des personnes qui ont subi des dommages résultant d'une pollution due à des fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant de navires, Considérant que la Convention internationale du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures constitue un progrès considérable dans cette voie en établissant un régime d'indemnisation pour ces dommages dans les États contractants ainsi que pour les frais des mesures préventives, qu'elles soient prises sur le territoire de ces États ou en dehors de ce territoire, pour éviter ou limiter ces dommages, Considérant toutefois que ce régime, tout en imposant au propriétaire du navire une obligation financière supplémentaire, n'accorde pas dans tous les cas une indemnisation satisfaisante aux victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Considérant en outre que les conséquences économiques des dommages par pollution résultant des fuites ou de rejets d'hydrocarbures transportés en vrac par voie maritime ne devraient pas être supportées exclusivement par les propriétaires des navires, mais devraient l'être en partie par ceux qui ont des intérêts financiers dans le transport des hydrocarbures, Convaincus de la nécessité d'instituer un système d'indemnisation complétant celui de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en vue d'assurer une indemnisation satisfaisante aux victimes des dommages par pollution et d'exonérer en même temps le propriétaire de navire de l'obligation financière supplémentaire que lui impose ladite Convention, prenant acte de la résolution sur la création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution par les hydrocarbures, adoptée le 29 novembre 1969 par la Conférence juridique internationale sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer, sont Convenus des dispositions suivantes :

Dispositions générales.

Article premier

Au sens de la présente Convention:

1. “Convention de 1992 sur la responsabilité” signifie la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

1 bis. “Convention de 1971 portant création du Fonds” signifie la Convention internationale de 1971 portant création d’un Fonds international d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Pour les États Parties au Protocole de 1976 de cette convention, l’expression désigne la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par ce protocole.

2. Les termes “navire”, “personne”, “propriétaire”, “hydrocarbures”, “dommage par pollution”, “mesures de sauvegarde”, “événement” et “Organisation” s’interprètent conformément à l’article I de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

3. Par “hydrocarbures donnant lieu à contribution” on entend le “pétrole brut” et le “fuel-oil”, la définition de ces termes étant précisée dans les alinéas a) et b) ci-dessous:

a) “Pétrole brut” signifie tout mélange liquide d’hydrocarbures provenant du sol, soit à l’état naturel, soit traité pour permettre son transport. Cette définition englobe les pétroles bruts débarrassés de certains distillats (parfois qualifiés de “bruts étêtés”) et ceux auxquels ont été ajoutés certains distillats (quelquefois connus sous le nom de bruts “fluxés” ou “reconstitués”).

b) “Fuel-oil” désigne les distillats lourds ou résidus de pétrole brut ou mélanges de ces produits destinés à être utilisés comme carburants pour la production de chaleur ou d’énergie, d’une qualité équivalente à “la spécification applicable au fuel numéro quatre (désignation D 396-69) de l’American Society for Testing and Materials” ou plus lourds que ce fuel.

4. Par “unité de compte” on entend l’unité visée à l’article V, paragraphe 9, de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

5. “Jauge du navire” s’interprète conformément à l’article V, paragraphe 10, de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

6. “Tonne”, s’appliquant aux hydrocarbures, signifie tonne métrique.

7. “Garant” signifie toute personne qui fournit une assurance ou une autre garantie financière pour couvrir la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de l’article VII, paragraphe 1, de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

8. Par “installation terminale” on entend tout emplacement de stockage d’hydrocarbures en vrac permettant la réception d’hydrocarbures transportés par voie d’eau, y compris toute

installation située au large et reliée à cet emplacement.

9. Lorsqu'un événement consiste en une succession de faits, on considère qu'il est survenu à la date du premier de ces faits.

Article 2.

1. Un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution, désigné sous le nom de "Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures" et ci-après dénommé "le Fonds", est créé aux fins suivantes:

- a) assurer une indemnisation pour les dommages par pollution dans la mesure où la protection qui découle de la Convention de 1992 sur la responsabilité est insuffisante;
- b) atteindre les objectifs connexes prévus par la présente Convention.

2. Dans chaque État contractant, le Fonds est reconnu comme une personne juridique pouvant, en vertu de la législation de cet État, assumer des droits et obligations et être partie à toute action engagée auprès des tribunaux dudit État. Chaque État contractant doit reconnaître l'Administrateur du Fonds (ci-après dénommé l'"Administrateur") comme le représentant légal du Fonds.

Article 3.

La présente Convention s'applique exclusivement:

a) aux dommages par pollution survenus:

- i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État contractant, et
- ii) dans la zone économique exclusive d'un État contractant, établie conformément au droit international ou, si un État contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet État conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;
 - b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

Indemnisation

Article 4

1. Pour s'acquitter des fonctions prévues à l'article 2, paragraphe 1a), le Fonds est tenu

d'indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation équitable des dommages sur la base de la Convention de 1992 sur la responsabilité pour l'une des raisons suivantes:

a) la Convention de 1992 sur la responsabilité ne prévoit aucune responsabilité pour les dommages en question;

b) le propriétaire responsable aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité est incapable, pour des raisons financières,

de s'acquitter pleinement de ses obligations et toute garantie financière qui a pu être souscrite en application de l'article VII de ladite Convention ne couvre pas les dommages en question ou ne suffit pas pour satisfaire les demandes de réparation de ces dommages. Le propriétaire est considéré comme incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter de ses obligations et la garantie est considérée comme insuffisante, si la victime du dommage par pollution, après avoir pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui sont ouverts, n'a pu obtenir intégralement le montant des indemnités qui lui sont dues aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité;

c) les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire telle qu'elle est limitée aux termes de l'article V, paragraphe 1, de la Convention de 1992 sur la responsabilité ou aux termes de toute autre convention ouverte à la signature, ratification ou adhésion, à la date de la présente Convention. Aux fins du présent article, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire pour éviter ou réduire une pollution sont considérés, pour autant qu'ils soient raisonnables, comme des dommages par pollution.

2. Le Fonds est exonéré de toute obligation aux termes du paragraphe précédent dans les cas suivants:

a) s'il prouve que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile ou d'une insurrection ou qu'il est dû à des fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire de guerre ou d'un autre navire appartenant à un État ou exploité par lui et affecté exclusivement, au moment de l'événement, à un service non commercial d'État; ou

b) si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires.

3. Si le Fonds prouve que le dommage par pollution résulte, en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le Fonds peut être exonéré de tout ou partie de son obligation d'indemniser cette personne. Le Fonds est, de toute manière, exonéré

dans la mesure où le propriétaire a pu l'être aux termes de l'article III, paragraphe 3 de la Convention de 1992 sur la responsabilité. Toutefois, cette exonération du Fonds ne s'applique pas aux mesures de sauvegarde

- a) Sauf dispositions contraires des alinéas b) et c) du présent paragraphe, le montant total des indemnités que le Fonds doit verser pour un événement déterminé en vertu du présent article est limité de manière que la somme de ce montant et du montant des indemnités effectivement versées, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité, pour réparer des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention tel que défini à l'article 3 n'excède pas 203 000 000 d'unités de compte⁵.
- b) Sauf dispositions contraires de l'alinéa c), le montant total des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du présent article pour les dommages par pollution résultant d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ne peut excéder 203 000 000 d'unités de compte⁵.
- c) Le montant maximal d'indemnisation visé aux alinéas a) et b) est fixé à 300 740 000 d'unités de compte⁵ pour un événement déterminé survenant au cours de toute période pendant laquelle il y a trois Parties à la présente Convention pour lesquelles le total des quantités pertinentes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues au cours de l'année civile précédente par des personnes sur le territoire de ces Parties est égal ou supérieur à 600 millions de tonnes.
- d) Les intérêts que pourrait rapporter un fonds constitué conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article V de la Convention de 1992 sur la responsabilité ne sont pas pris en considération dans le calcul du montant maximal des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du présent article.
- e) Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la décision de l'Assemblée du Fonds concernant la date du premier versement des indemnités.

5. Si le montant des demandes établies contre le Fonds excède le montant total des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du paragraphe 4, le montant disponible est

réparti de telle manière que la proportion entre une demande établie et le montant des indemnités effectivement perçues par le demandeur au titre de la présente Convention soit la même pour tous les demandeurs.*

6.L'Assemblée du Fonds peut décider que, dans des cas exceptionnels, une indemnisation peut être versée en application de la présente Convention même si le propriétaire du navire n'a pas constitué de fonds conformément aux dispositions de l'article V, paragraphe 3, de la Convention de 1992 sur la responsabilité. Dans ce cas, les dispositions de l'alinéa e) du paragraphe 4 du présent article s'appliquent.

7.A la demande d'un État contractant, le Fonds met ses services à la disposition de cet État dans la mesure où ils sont nécessaires pour l'aider à disposer rapidement du personnel, du matériel et des services dont il a besoin pour prendre des mesures visant à prévenir ou à limiter un dommage par pollution résultant d'un événement pour lequel le Fonds peut être appelé à verser des indemnités en vertu de la présente Convention.

8.Le Fonds peut, dans des conditions qui devront être précisées dans le règlement intérieur, accorder des facilités de paiement pour permettre de prendre des mesures préventives contre les dommages par pollution résultant d'un événement pour lequel le Fonds peut être appelé à verser des indemnités en vertu de la présente Convention.

Article 5.

(supprimé)

Article 6.

Les droits à indemnisation prévus par l'article 4 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de ces articles, ou de notification faite conformément à l'article 7, paragraphe 6, dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement ayant causé le dommage

Article 7

1.Sous réserve des dispositions ci-après, il ne peut être intenté d'action en réparation contre le Fonds en vertu de l'article 4 que devant les juridictions compétentes aux termes de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité, pour les actions en justice contre le

propriétaire qui est responsable des dommages par pollution résultant de l'événement en question ou qui en aurait été responsable en l'absence des dispositions de l'article III, paragraphe 2, de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

2. Chaque État contractant rend ses juridictions compétentes pour connaître de toute action contre le Fonds visée au paragraphe 1.

3. Si une action en réparation de dommage par pollution est intentée devant un tribunal compétent, aux termes de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité, contre le propriétaire d'un navire ou contre son garant, le tribunal saisi de l'affaire est seul compétent pour connaître de toute demande d'indemnisation du même dommage introduite contre le Fonds conformément à l'article 4 de la présente Convention. Toutefois, si une action en réparation de dommage par pollution est intentée en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité devant un tribunal d'un État qui est Partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité sans être en même temps Partie à la présente Convention, toute action contre le Fonds visée à l'article 4 de la présente Convention peut, au choix du demandeur, être intentée soit devant le tribunal compétent de l'État où se trouve le siège principal du Fonds, soit devant tout tribunal d'un État Partie à cette convention et qui a compétence en vertu de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

4. Chaque État contractant est tenu de prendre toutes dispositions nécessaires pour que le Fonds puisse se porter partie intervenante dans toute procédure judiciaire introduite, conformément à l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité, devant un tribunal compétent de cet État, contre le propriétaire d'un navire ou son garant.

5. Sauf dispositions contraires du paragraphe 6, le Fonds n'est lié par aucun jugement ou autre décision rendue à la suite d'une procédure judiciaire, ni par aucun règlement à l'amiable auxquels il n'a pas été partie.

6. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, si une action en réparation de dommage par pollution a été intentée devant un tribunal compétent d'un État contractant contre un propriétaire ou son garant, aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité, la loi nationale de l'État en question doit permettre à toute partie à la procédure de notifier cette action au Fonds. Si une telle notification a été faite suivant les modalités prescrites par la loi de l'État où se trouve le tribunal saisi en laissant au Fonds un délai suffisant pour pouvoir intervenir utilement comme partie à la procédure, tout jugement rendu par le tribunal dans cette procédure et qui est devenu définitif et exécutoire dans l'État où il a été prononcé est opposable au Fonds, même si celui-ci n'est pas intervenu dans la procédure, en ce sens qu'il n'est pas en droit de contester les motifs et le dispositif du jugement.

Article 8.

Sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue à l'article 4, paragraphe 5, tout jugement rendu contre le Fonds par un tribunal compétent en vertu de l'article 7, paragraphes 1 et 3, et qui, dans l'État d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu exécutoire dans tout État contractant aux conditions prévues à l'article X de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

Article 9.

1. Le Fonds acquiert par subrogation, à l'égard de toute somme versée par lui, conformément à l'article 4, paragraphe 1, de la présente Convention, en réparation de dommages par pollution, tous les droits qui, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité, seraient dévolus à la personne ainsi indemnisée et qu'elle aurait pu faire valoir contre le propriétaire ou son garant.

2. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours ou de subrogation du Fonds contre des personnes autres que celles qui sont visées aux paragraphes précédents. En toute hypothèse le Fonds bénéficie d'un droit de subrogation à l'encontre de telles personnes qui ne saurait être moindre que celui dont dispose l'assureur de la personne indemnisée.

3. Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds, un État contractant ou organisme de cet État qui a versé, en vertu de sa législation nationale, des indemnités pour des dommages par pollution est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la présente Convention

Article 10.

1. Les contributions annuelles au Fonds sont versées, en ce qui concerne chacun des États contractants, par toute personne qui, au cours de l'année civile mentionnée à l'article 12, paragraphe 2, alinéa a) ou b), a reçu des quantités totales supérieures à 150 000 tonnes:

a) d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer jusqu'à destination dans des ports ou installations terminales situées sur le territoire de cet État; et

b) d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer et déchargés dans un port ou dans une installation terminale d'un État non contractant, dans toute installation située sur le territoire d'un État contractant, étant entendu que les hydrocarbures donnant lieu à contribution ne sont pris en compte, en vertu du présent sous-paragraphe, que lors de leur

première réception dans l'État contractant après leur déchargement dans l'État non contractant.

a) Aux fins du paragraphe 1 du présent article, lorsque le montant total des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues au cours d'une année civile par une personne sur le territoire d'un État contractant et des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues au cours de la même année sur ce territoire par une ou plusieurs personnes associées, dépasse 150 000 tonnes, cette personne est tenue de verser des contributions calculées en fonction des quantités d'hydrocarbures effectivement reçues par elle, nonobstant le fait que ces quantités ne dépassent pas 150 000 tonnes.

b) Par "personne associée" on entend toute filiale ou entité sous contrôle commun. La législation nationale de l'État intéressé détermine les personnes qui sont visées par cette définition.

Article 11.

(supprimé)

Article 12.

1. Pour déterminer, s'il y a lieu, le montant des contributions annuelles, l'Assemblée établit pour chaque année civile, en tenant compte de la nécessité d'avoir suffisamment de liquidités, une estimation présentée sous forme de budget comme suit:

i) Dépenses

a) Frais et dépenses prévus pour l'administration du Fonds au cours de l'année considérée et pour la couverture de tout déficit résultant des opérations des années précédentes;

b) Versements que le Fonds devra vraisemblablement effectuer au cours de l'année considérée pour régler les indemnités dues en application de l'article 4, dans la mesure où le montant total des sommes versées, y compris le remboursement des emprunts contractés antérieurement par le Fonds pour s'acquitter de ses obligations, ne dépasse pas quatre millions d'unités de compte par événement;

c) Versements que le Fonds devra vraisemblablement effectuer au cours de l'année considérée pour régler les sommes dues en application de l'article 4, y compris le remboursement des prêts contractés antérieurement par le Fonds pour s'acquitter de ses obligations, dans la mesure où le montant total des indemnités dépasse quatre millions d'unités de compte par événement;

ii) Revenus

- a) Excédent résultant des opérations des années précédentes, y compris les intérêts qui pourraient être perçus;
- b) Contributions annuelles qui pourront être nécessaires pour équilibrer le budget;
- c) Tous autres revenus

2. L'Assemblée arrête le montant total des contributions à percevoir. L'Administrateur, se fondant sur la décision de l'Assemblée, calcule, pour chacun des États contractants, le montant de la contribution annuelle de chaque personne visée à l'article 10:

a) dans la mesure où la contribution est destinée à régler les sommes visées au paragraphe 1i), alinéas a) et b), sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus dans un État contractant par cette personne pendant l'année civile précédente; et

b) dans la mesure où la contribution est destinée à régler les sommes visées au paragraphe 1i), alinéa c), du présent article, sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus par cette personne au cours de l'année civile précédant celle où s'est produit l'événement considéré, si cet État est Partie à la Convention à la date à laquelle est survenu l'événement.

3. Les sommes mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus sont calculées en divisant le total des contributions à verser par le total des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues, au cours de l'année considérée, dans l'ensemble des États contractants.

4. La contribution annuelle est due à la date qui sera fixée par le règlement intérieur du Fonds. L'Assemblée peut arrêter une autre date de paiement.

5. L'Assemblée peut décider, dans les conditions qui seront fixées par le règlement financier du Fonds, d'opérer des virements entre des fonds reçus conformément aux dispositions de l'article 12, paragraphe 2, alinéa a) et des fonds reçus conformément aux dispositions de l'article 12, paragraphe 2, alinéa b).

Article 13.

1. Le montant de toute contribution en retard visée à l'article 12 est accru d'un intérêt dont le taux est fixé conformément au règlement intérieur du Fonds, étant entendu que différents taux peuvent être fixés selon les circonstances.

2. Chaque État contractant veille à prendre des dispositions pour qu'il soit satisfait à l'obligation de contribuer au Fonds, conformément aux dispositions de la présente Convention, pour les hydrocarbures reçus sur le territoire de cet État; il prend toutes mesures législatives appropriées, y compris les sanctions qu'il juge nécessaires, pour que cette obligation soit efficacement remplie, sous réserve toutefois que ces mesures ne visent que les personnes qui sont tenues de contribuer au Fonds.

3. Si une personne qui est tenue, en vertu des dispositions des articles 10 et 12, de verser des contributions, ne remplit pas ses obligations en ce qui concerne la totalité ou une partie de cette contribution, l'Administrateur prendra, au nom du Fonds, toutes mesures appropriées à l'égard de cette personne en vue d'obtenir le recouvrement des sommes dues. Toutefois, si le contribuable défaillant est manifestement insolvable ou si les circonstances le justifient, l'Assemblée peut, sur la recommandation de l'Administrateur, décider de renoncer à toute action contre le contribuable.

Article 14.

1. Tout État contractant peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ainsi qu'à tout moment ultérieur, déclarer qu'il assume lui-même les obligations qui incombent, aux termes de la présente Convention, à toute personne tenue de contribuer au Fonds, en vertu de l'article 10, paragraphe 1, pour les hydrocarbures qu'elle a reçus sur le territoire de cet État. Une telle déclaration est faite par écrit et doit préciser les obligations qui sont assumées.

2. Si la déclaration visée au paragraphe 1 est faite avant l'entrée en vigueur de la présente Convention conformément à l'article 40, elle est adressée au Secrétaire général de l'Organisation qui la communique à l'Administrateur après l'entrée en vigueur de la Convention.

3. Toute déclaration faite, conformément au paragraphe 1, après l'entrée en vigueur de la présente Convention est adressée à l'Administrateur.

4. Tout État qui a fait la déclaration visée par les dispositions du présent article peut la retirer sous réserve d'adresser une notification écrite à l'Administrateur. La notification prend effet trois mois après sa date de réception.

5. Tout État lié par une déclaration faite conformément au présent article est tenu, dans toute procédure judiciaire intentée devant un tribunal compétent et relative au respect de l'obligation définie dans cette déclaration, de renoncer à l'immunité de juridiction qu'il aurait pu invoquer

Article 15.

1. Chaque État contractant s'assure que toute personne qui reçoit, sur son territoire, des hydrocarbures donnant lieu à contribution en quantités telles qu'elle est tenue de contribuer au Fonds, figure sur une liste établie et tenue à jour par l'Administrateur conformément aux dispositions suivantes.

2. Aux fins prévues au paragraphe 1, tout État contractant communique par écrit à l'Administrateur, à une date qui sera fixée dans le règlement intérieur, le nom et l'adresse de toute personne qui est tenue, en ce qui concerne cet État, de contribuer au Fonds conformément à l'article 10, ainsi que des indications sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues par cette personne au cours de l'année civile précédente.

3. La liste fait foi jusqu'à preuve contraire pour établir quelles sont, à un moment donné, les personnes tenues, en vertu de l'article 10, paragraphe 1, de contribuer au Fonds et pour déterminer, s'il y a lieu, les quantités d'hydrocarbures sur la base desquelles est fixé le montant de la contribution de chacune de ces personnes.

4. Lorsqu'un État contractant ne remplit pas l'obligation qu'il a de soumettre à l'Administrateur les renseignements visés au paragraphe 2 et que cela entraîne une perte financière pour le Fonds, cet État contractant est tenu d'indemniser le Fonds pour la perte subie. Après avis de l'Administrateur, l'Assemblée décide si cette indemnisation est exigible de cet État contractant.

Organisation et administration

Article 16.

Le Fonds comprend une Assemblée et un Secrétariat dirigé par un Administrateur.

Assemblée

Article 17.

L'Assemblée se compose de tous les États contractants.

Article 18.

L'Assemblée a pour fonctions:

1. d'élire, à chaque session ordinaire, un président et deux vice-présidents qui restent en fonctions jusqu'à la session ordinaire suivante;

2. d'établir son propre règlement intérieur, pour ce qui n'aura pas été expressément prévu par

la présente Convention;

3.d'adopter le règlement intérieur du Fonds nécessaire à son bon fonctionnement;

4.de nommer l'Administrateur, d'édicter des règles en vue de la nomination des autres membres du personnel nécessaires et de fixer les conditions d'emploi de l'Administrateur et des autres membres du personnel;

5.d'adopter le budget annuel et de fixer les contributions annuelles

6.de nommer les commissaires aux comptes et d'approuver les comptes du Fonds;

7.d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation adressées au Fonds, de se prononcer sur la répartition entre les demandeurs du montant disponible au titre de la réparation des dommages conformément à l'article 4, paragraphe 5, et de fixer les conditions dans lesquelles peuvent être effectués des versements provisoires afin que les victimes de dommages par pollution soient indemnisées le plus rapidement possible;

8.(supprimé).

9.d'instituer tout organe subsidiaire, permanent ou temporaire, qu'elle juge nécessaire, de définir son mandat et de lui donner les pouvoirs requis pour exercer les fonctions qui lui ont été confiées; lorsqu'elle nomme les membres d'un tel organe, l'Assemblée veille à assurer une répartition géographique équitable des membres et à ce que les États contractants qui reçoivent les plus grandes quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution soient représentés de manière satisfaisante; le règlement intérieur de l'Assemblée peut régir, mutatis mutandis, les travaux de cet organe subsidiaire;

10.de déterminer parmi les États qui ne sont pas Parties à la Convention et parmi les organisations intergouvernementales ou internationales non gouvernementales ceux qui seront autorisés à participer, sans droit de vote, aux sessions de l'Assemblée et des organes subsidiaires;

11.de donner à l'Administrateur et aux organes subsidiaires toutes instructions relatives à la gestion du Fonds;

12.(supprimé);

13.de veiller à la bonne application des dispositions de la Convention et de ses propres décisions;

14.de s'acquitter de toute autre fonction qui est de sa compétence aux termes de la présente Convention ou qui est nécessaire au bon fonctionnement du Fonds.

Article 19.

1.L'Assemblée se réunit en session ordinaire, chaque année civile, sur convocation de l'Administrateur.

2.L'Assemblée se réunit en session extraordinaire sur convocation de l'Administrateur à la demande d'un tiers au moins des membres de l'Assemblée. Elle peut également être convoquée à l'initiative de l'Administrateur, après consultation du Président de l'Assemblée. Les membres sont informés de ces sessions par l'Administrateur au moins trente jours à l'avance.

Article 20.

La majorité des membres de l'Assemblée constitue le quorum requis pour ses réunions.

Articles 21 à 27.

(supprimés)

Secrétariat

Article 28.

1.Le Secrétariat comprend l'Administrateur et le personnel qui est nécessaire à l'administration du Fonds.

2.L'Administrateur est le représentant légal du Fonds.

Article 29.

1.L'Administrateur est le plus haut fonctionnaire du Fonds. Sous réserve des instructions qui lui sont données par l'Assemblée, il s'acquitte des fonctions qui lui sont dévolues aux termes de la présente Convention et du règlement intérieur du Fonds et de celles qui lui sont attribuées par l'Assemblée.

2.Il lui incombe notamment:

- a)de nommer le personnel nécessaire à l'administration;
- b)de prendre toute mesure utile à la bonne gestion des actifs du Fonds;
- c)de recouvrer les contributions dues en vertu de la présente Convention, en observant notamment les dispositions de l'article13, paragraphe 3;
- d)de faire appel aux services d'experts juridiques, financiers ou autres, dans la mesure où leur assistance est nécessaire au règlement des demandes introduites contre le Fonds ou à l'exercice d'autres fonctions de celui-ci;
- e)de prendre toutes mesures en vue du règlement des demandes d'indemnisation présentées au

Fonds, dans les limites et conditions fixées par le règlement intérieur, y compris le règlement final des demandes d'indemnisation sans l'approbation préalable de l'Assemblée, si le règlement intérieur en dispose ainsi;

f) d'établir et de présenter à l'Assemblée les états financiers et les prévisions budgétaires pour chaque année civile;

g) d'établir, en liaison avec le Président de l'Assemblée, et de publier un rapport sur les activités du Fonds au cours de l'année civile précédente;

h) d'élaborer, rassembler et diffuser les notes, documents, ordres du jour, comptes rendus et renseignements requis pour les travaux de l'Assemblée et des organes subsidiaires.

Article 30.

Dans l'exercice de leurs devoirs, l'Administrateur ainsi que le personnel nommé et les experts désignés par lui ne sollicitent ou n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement ni d'aucune autorité étrangère au Fonds. Ils s'abstiennent de tout acte incompatible avec leur situation de fonctionnaires internationaux. Chaque État contractant s'engage à respecter le caractère exclusivement international des fonctions de l'Administrateur ainsi que du personnel nommé et des experts désignés par celui-ci et à ne pas chercher à les influencer dans l'exécution de leur tâche.

Finances

Article 31.

1. Chaque État Partie à la Convention prend à sa charge les rémunérations, frais de déplacement et autres dépenses de sa délégation à l'Assemblée et de ses représentants dans les organes subsidiaires.

2. Toute autre dépense engagée pour le fonctionnement du Fonds est à la charge de ce dernier.

Vote

Article 32.

Le vote à l'Assemblée est régi par les dispositions suivantes:

a) chaque membre dispose d'une voix;

b) sauf dispositions contraires de l'article 33, les décisions de l'Assemblée sont prises à la majorité des membres présents et votants;

c) lorsqu'une majorité des trois quarts ou des deux tiers est requise, à la majorité des trois quarts ou des deux tiers des membres présents;

d) aux fins du présent article, l'expression "membres présents" signifie "membres présents à la

séance au moment du vote”. Le membre de phrase “membres présents et votants” désigne les “membres présents et exprimant un vote affirmatif ou négatif”. Les membres qui s’abstiennent sont considérés comme ne votant pas.

Article 33.

Les décisions suivantes de l’Assemblée exigent une majorité des deux tiers:

- a) toute décision, prise conformément aux dispositions de l’article 13, paragraphe 3, de renoncer à une action en justice contre un contribuable;
- b) la nomination de l’Administrateur conformément aux dispositions de l’article 18, paragraphe 4;
- c) la création d’organes subsidiaires conformément à l’article 18, paragraphe 9, et les décisions qui s’y rapportent.

Article 34.

1. Le Fonds, ses avoirs, revenus y compris les contributions et autres biens sont exonérés de tout impôt direct dans tous les États contractants.
2. Lorsque le Fonds effectue des achats importants de biens mobiliers ou immobiliers ou fait exécuter des prestations de services importantes, nécessaires à l’exercice de ses activités officielles et dont le prix comprend des droits indirects ou des taxes à la vente, les gouvernements des États membres prennent, chaque fois qu’ils le peuvent, des dispositions appropriées en vue de la remise ou du remboursement du montant de ces droits et taxes.
3. Aucune exonération n’est accordée en ce qui concerne les impôts, taxes et droits qui ne constituent que la simple rémunération de services d’utilité publique.
4. Le Fonds est exonéré de tous droits de douane, taxes et autres impôts connexes à l’égard des objets importés ou exportés par lui ou en son nom pour son usage officiel. Les objets ainsi importés ne seront pas cédés à titre onéreux ou gratuit sur le territoire du pays dans lequel ils auront été introduits, à moins que ce ne soit à des conditions agréées par le gouvernement de ce pays.
5. Les personnes qui contribuent au Fonds aussi bien que les victimes et propriétaires de navires qui reçoivent des versements du Fonds restent soumis à la législation fiscale de l’État où ils sont imposables, sans que la présente Convention ne leur confère d’exemption ni d’autre avantage fiscal.
6. Les renseignements concernant chaque contribuable fournis aux fins de la présente Convention ne sont pas divulgués en dehors du Fonds, sauf si cela est absolument nécessaire

pour permettre au Fonds de s'acquitter de ses fonctions, notamment en tant que demandeur ou défendeur dans une action en justice.

7. Quelle que soit leur réglementation actuelle ou future en matière de contrôle des changes ou de transferts de capitaux, les États contractants autorisent, sans aucune restriction, les transferts et versements des contributions au Fonds ainsi que des indemnités payées par le Fonds.

Dispositions transitoires

Article 35.

Les demandes d'indemnisation visées à l'article 4 qui découlent d'événements survenus après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ne peuvent être présentées au Fonds avant l'expiration d'un délai de cent vingt jours à compter de cette date.

Article 36.

Le Secrétaire général de l'Organisation convoque l'Assemblée pour sa première session. Cette session se tient dès que possible après l'entrée en vigueur de la Convention et, en tout cas, dans un délai de trente jours, à compter de la date de cette entrée en vigueur.

Article 36 bis

Les dispositions transitoires suivantes s'appliquent pendant la période, ci-après dénommée "période transitoire", qui va de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à la date à laquelle prennent effet les dénonciations prévues à l'article 31 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds:

a) Aux fins de l'application de l'article 2, paragraphe 1a), de la présente Convention, toute mention de la Convention de 1992 sur la responsabilité vise la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans sa version initiale ou telle que modifiée par le Protocole de 1976 y relatif (dénommée ci-après dans le présent article la "Convention de 1969 sur la responsabilité"), et également la Convention de 1971 portant création du Fonds.

b) Lorsqu'un événement a causé des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention, le Fonds verse une indemnisation à toute personne ayant subi un dommage par pollution seulement au cas et dans la mesure où une telle personne n'a pas pu obtenir une indemnisation intégrale et appropriée en réparation du dommage subi, en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité, de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la

Convention de 1992 sur la responsabilité; toutefois, en ce qui concerne des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention pour une Partie à la présente Convention qui n'est pas Partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Fonds verse une indemnisation à toute personne ayant subi un dommage par pollution seulement au cas et dans la mesure où une telle personne n'aurait pas pu obtenir une indemnisation intégrale et appropriée en réparation du dommage subi, si cet État avait été Partie à chacune des conventions susmentionnées

c) Aux fins de l'application de l'article 4 de la présente Convention, le montant à prendre en considération pour déterminer le montant total des indemnités que le Fonds doit verser comprend également le montant des indemnités effectivement versées en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité, le cas échéant, et le montant des indemnités effectivement versées ou réputées avoir été versées en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

d) L'article 9, paragraphe 1, de la présente Convention s'applique également aux droits dévolus en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité.

Article 36 ter.

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, le montant total des contributions annuelles dues au titre des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans un seul État contractant au cours d'une année civile donnée ne doit pas dépasser 27,5% du montant total des contributions annuelles pour l'année civile en question conformément au Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds.

2. Si, du fait de l'application des dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 12, le montant total des contributions dues par les contribuables dans un seul État contractant pour une année civile donnée dépasse 27,5% du montant total des contributions annuelles, les contributions dues par tous les contribuables dans cet État doivent alors être réduites proportionnellement, afin que le total des contributions de ces contribuables soit égal à 27,5% du montant total des contributions annuelles au Fonds pour cette même année.

3. Si les contributions dues par les personnes dans un État contractant déterminé sont réduites, en vertu du paragraphe 2 du présent article, les contributions dues par les personnes dans tous les autres États contractants doivent être augmentées proportionnellement afin de garantir que le montant total des contributions dues par toutes les personnes qui sont tenues de contribuer au Fonds pour l'année civile en question atteindra le montant total des contributions arrêté par

l'Assemblée.

4. Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article seront applicables jusqu'à ce que la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans l'ensemble des États contractants au cours d'une année civile atteigne 750 millions de tonnes ou jusqu'à l'expiration d'une période de cinq ans après l'entrée en vigueur dudit Protocole de 1992, si cette dernière date est plus rapprochée.

Article 36 quater.

Nonobstant les dispositions de la présente Convention, les dispositions qui suivent s'appliquent à l'administration du Fonds pendant la période durant laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds et la présente Convention sont toutes deux en vigueur:

a) Le Secrétariat du Fonds créé par la Convention de 1971 portant création du Fonds (ci-après dénommé "le Fonds de 1971") et l'Administrateur qui le dirige peuvent également exercer les fonctions de Secrétariat et d'Administrateur du Fonds.

b) Si, conformément à l'alinéa a), le Secrétariat et l'Administrateur du Fonds de 1971 exercent également les fonctions de Secrétariat et d'Administrateur du Fonds, le Fonds est représenté, en cas de conflit d'intérêts entre le Fonds de 1971 et le Fonds, par le Président de l'Assemblée du Fonds.

c) Dans l'exercice des fonctions qui leur incombent en vertu de la présente Convention et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, l'Administrateur ainsi que le personnel nommé et les experts désignés par lui ne sont pas considérés comme contrevenant aux dispositions de l'article 30 de la présente Convention, dans la mesure où ils exécutent leur tâche conformément aux dispositions du présent article.

d) L'Assemblée du Fonds s'efforce de ne pas prendre de décisions qui soient incompatibles avec des décisions prises par l'Assemblée du Fonds de 1971. Si des questions administratives d'intérêt commun donnent lieu à des divergences d'opinions, l'Assemblée du Fonds s'efforce de parvenir à un consensus avec l'Assemblée du Fonds de 1971, dans un esprit de coopération mutuelle et en tenant compte des objectifs communs des deux organisations.

e) Le Fonds peut succéder aux droits et obligations ainsi qu'à l'actif du Fonds de 1971 si l'Assemblée du Fonds de 1971 en décide ainsi, conformément aux dispositions de l'article 44, paragraphe 2, de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

f) Le Fonds rembourse au Fonds de 1971 tous les frais et toutes les dépenses encourus au titre des tâches administratives que le Fonds de 1971 a accomplies pour le compte du Fonds

Article 36 qu'inquiet.

Clauses finales

Les clauses finales de la présente Convention sont les articles 28 à 39 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds. Dans la présente Convention, les références aux États contractants sont considérées comme des références aux États contractants à ce protocole.

Clauses finales du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds

Article 28.

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à Londres, du 15 janvier 1993 au 14 janvier 1994, à la signature de tout État qui a signé la Convention de 1992 sur la responsabilité.
2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, le présent Protocole est ratifié, accepté ou approuvé par les États qui l'ont signé.
3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les États qui n'ont pas signé le présent Protocole peuvent y adhérer.
4. Seuls les États qui ont ratifié, accepté ou approuvé la Convention de 1992 sur la responsabilité ou qui y ont adhéré peuvent ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer.
5. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
6. Un État qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds est lié par les dispositions de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, à l'égard des autres Parties au Protocole, mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention de 1971 portant création du Fonds à l'égard des Parties à cette seule convention.
7. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, est réputé s'appliquer à la Convention ainsi modifiée et telle que modifiée par ledit amendement.

Article 29.

Renseignements relatifs aux hydrocarbures donnant lieu à contribution

1. Avant l'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard d'un État, cet État doit, lors du dépôt d'un instrument visé à l'article 28, paragraphe 5, et ultérieurement chaque année à une date désignée par le Secrétaire général de l'Organisation, communiquer à ce dernier le nom et l'adresse des personnes qui, pour cet État, seraient tenues de contribuer au Fonds, en application de l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, ainsi que des renseignements sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues sur le territoire de cet État par ces personnes au cours de l'année civile précédente.

2. Au cours de la période transitoire, l'Administrateur communique chaque année au Secrétaire général de l'Organisation, pour les Parties, des données sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues par les personnes tenues de verser une contribution au Fonds conformément à l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole

Article 30.

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle les conditions suivantes sont remplies:

a) au moins huit États ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation; et

b) le Secrétaire général de l'Organisation a été informé, conformément à l'article 29, que les personnes qui seraient tenues à contribution, en application de l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, ont reçu, au cours de l'année civile précédente, au moins 450 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.

2. Toutefois, le présent Protocole ne peut entrer en vigueur avant l'entrée en vigueur de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

3. Pour chacun des États qui ratifient, acceptent ou approuvent le présent Protocole ou y adhèrent après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le Protocole entre en vigueur douze mois après la date du dépôt par cet État de l'instrument approprié.

4. Tout État peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole, déclarer que cet instrument est sans effet, aux fins du présent article, jusqu'à l'expiration du délai de six mois prévu à

l'article 31.

5. Tout État qui a fait une déclaration conformément au paragraphe précédent peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation.

Tout retrait ainsi effectué prend effet à la date de la réception de la notification et tout État effectuant un tel retrait est considéré comme ayant déposé à cette date son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole.

6. Tout État qui a fait une déclaration en vertu de l'article 13, paragraphe 2, du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité est réputé avoir également fait une déclaration en vertu du paragraphe 4 du présent article. Le retrait d'une déclaration faite en vertu dudit article 13, paragraphe 2, est considéré comme constituant également un retrait en vertu du paragraphe 5 du présent article.

Article 31.

Dénonciation des Conventions de 1969 et de 1971

Sous réserve des dispositions de l'article 30, dans un délai de six mois après la date à laquelle les conditions suivantes sont remplies:

a) au moins huit États sont devenus Parties au présent Protocole ou ont déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, que ce dernier relève ou non de l'article 30, paragraphe 4, et
b) le Secrétaire général de l'Organisation a été informé, conformément à l'article 29, que les personnes qui sont ou seraient tenues

à contribution, en application de l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, ont reçu, au cours de l'année civile précédente, au moins 750 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution; chaque Partie au présent Protocole et chaque État qui a déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relevant ou non de l'article 30, paragraphe 4, dénonce, s'il est Partie à celles-ci, la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1969 sur la responsabilité, la dénonciation prenant effet douze mois après l'expiration du délai de six mois susmentionné.

Article 32.

Révision et modification

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier la

Convention de 1992 portant création du Fonds.

2.L'Organisation convoque une conférence des États contractants ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 portant création du Fonds à la demande du tiers au moins de tous les États contractants.

Article 33.

Modifications des limites d'indemnisation

1.A la demande d'un quart des États contractants au moins, toute proposition visant à modifier les limites d'indemnisation prévues à l'article 4, paragraphe 4, de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les États contractants.

2.Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation pour qu'il l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.

3.Tous les États contractants à la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.

4.Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États contractants présents et votants au sein du Comité juridique élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des États contractants soient présents au moment du vote.

5.Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant et des fluctuations de la valeur des monnaies. Il tient également compte des rapports qui existent entre les limites prévues à l'article 4, paragraphe 4, de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, et les limites prévues à l'article V, paragraphe 1, de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

a)Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant le 15 janvier 1998 ni avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article. Aucun amendement prévu en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.

b)Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la

limite fixée dans la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter du 15 janvier 1993.

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole.

7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 du présent article est notifié par l'Organisation à tous les États contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États qui étaient États contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité juridique ne fassent savoir à l'Organisation qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

9. Tous les États contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole conformément à l'article 34, paragraphes 1 et 2, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté par le Comité juridique mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État contractant durant cette période est lié par ledit amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet État, si cette dernière date est postérieure.

Article 34.

Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

4. La dénonciation de la Convention de 1992 sur la responsabilité est considérée comme une dénonciation du présent Protocole. Cette dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité prend effet conformément à l'article 16 de ce protocole.

5. Tout État contractant au présent Protocole qui n'a pas dénoncé la Convention de 1971 portant création du Fonds non plus que la Convention de 1969 sur la responsabilité ainsi que le prescrit l'article 31 est réputé avoir dénoncé le présent Protocole, cette dénonciation prenant effet douze mois après l'expiration du délai de six mois mentionné dans cet article. A compter de la date à laquelle les dénonciations prévues à l'article 31 prennent effet, toute Partie au présent Protocole qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Convention de 1969 sur la responsabilité ou d'adhésion à celle-ci est réputée avoir dénoncé le présent Protocole à compter de la date à laquelle cet instrument prend effet.

6. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'une quelconque d'entre elles de la Convention de 1971 portant création du Fonds en vertu de l'article 41 de ladite Convention n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole.

7. Nonobstant toute dénonciation du présent Protocole faite par une Partie conformément au présent article, les dispositions du présent Protocole sur l'obligation de verser une contribution en vertu de l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, pour un événement survenu dans les conditions prévues à l'article 12, paragraphe 2, alinéa b), de la Convention modifiée, avant que la dénonciation ne prenne effet, continuent de s'appliquer.

Article 35.

Sessions extraordinaires de l'Assemblée

1. Tout État contractant peut, dans un délai de quatre-vingt-dix jours après le dépôt d'un instrument de dénonciation qui entraînera, à son avis, une augmentation considérable du niveau des contributions des autres États contractants, demander à l'Administrateur de convoquer l'Assemblée en session extraordinaire. L'Administrateur convoque l'Assemblée de telle façon qu'elle se réunisse dans un délai de soixante jours après la réception de la demande.

2.L'Administrateur peut, de sa propre initiative, convoquer l'Assemblée en session extraordinaire dans un délai de soixante jours après le dépôt d'un instrument de dénonciation s'il considère que cette dénonciation entraînera, à son avis, une augmentation considérable du niveau des contributions des autres États contractants.

4. Si, au cours d'une session extraordinaire, tenue conformément au paragraphe 1 ou 2, l'Assemblée décide que la dénonciation entraînera une augmentation considérable du niveau des contributions pour les autres États contractants, chacun de ces États peut, au plus tard cent vingt jours avant la date à laquelle la dénonciation prend effet, dénoncer le présent Protocole. Cette dénonciation prend effet à la même date.

Article 36.

Extinction du Protocole

1. Le présent Protocole cesse d'être en vigueur lorsque le nombre des États contractants devient inférieur à trois.

2. Les États qui sont liés par le présent Protocole la veille de la date à laquelle il cesse d'être en vigueur prennent toutes les mesures nécessaires pour que le Fonds puisse exercer les fonctions prévues à l'article 37 du présent Protocole et, pour ces fins seulement, restent liés par le présent Protocole.

Article 37.

Liquidation du Fonds

1. Au cas où le présent Protocole cesserait d'être en vigueur, le Fonds:

a) devra assumer ses obligations relatives à tout événement survenu avant que le Protocole ait cessé d'être en vigueur;

b) pourra exercer ses droits en matière de recouvrement des contributions dans la mesure où ces dernières sont nécessaires pour lui permettre de remplir les obligations visées à l'alinéa a), y compris les frais d'administration qu'il devra engager à cet effet.

2. L'Assemblée prendra toute mesure nécessaire en vue de la liquidation du Fonds, y compris la distribution équitable des sommes et biens demeurant à l'actif du Fonds entre les personnes ayant versé des contributions.

3. Aux fins du présent article, le Fonds demeure une personne juridique.

Article 38.

Dépositaire

1. Le présent Protocole et tous les amendements acceptés en vertu de l'article 33 sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation:

a) informe tous les États qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:

i) de toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii) de toute déclaration et notification effectuées en vertu de l'article 30, y compris les déclarations et retraits réputés avoir été effectués conformément à cet article;

iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

de la date à laquelle les dénonciations prévues à l'article 31 doivent être effectuées;

v) de toute proposition visant à modifier les limites d'indemnisation, qui a été présentée conformément à l'article 33,

paragraphe 1;

vi) de tout amendement qui a été adopté conformément à l'article 33, paragraphe 4;

vii) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 33, paragraphe 7, ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur conformément aux paragraphes 8 et 9 de cet article;

viii) de tout dépôt d'un instrument de dénonciation du présent Protocole ainsi que de la date du dépôt et de la date à laquelle cette dénonciation prend effet;

ix) de toute dénonciation réputée avoir été effectuée en vertu de l'article 34, paragraphe 5;

x) de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent Protocole;

b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les États signataires et à tous les États qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 39.

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

Fait à Londres, ce vingt-sept novembre mil neuf cent quatre-vingt-douze. En Foi De quoi les

soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

ANNEXE/III

PROTOCOLE DE 2003 À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1992 PORTANT CRÉATION D'UN FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES.

Les états Contractants au présent protocole, tenant Compte de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (ci-après dénommée “la Convention de 1992 sur la responsabilité”), ayant examiné la Convention internationale de 1992 portant création d’un Fonds international d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (ci-après dénommée “la viabilité Convention de 1992 portant création du Fonds”), affirmant qu’il importe de préserver la du système international de responsabilité et d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, notant que le montant maximal de l’indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds pourrait, dans certaines circonstances, ne pas suffire pour répondre aux besoins d’indemnisation dans certains États contractants à la Convention, reconnaissant que pour un certain nombre d’États contractants aux Conventions de 1992 sur la responsabilité et portant création du Fonds, il est nécessaire, de toute urgence, de disposer de fonds additionnels aux fins d’indemnisation, et ce au moyen de la création d’un mécanisme complémentaire auquel les États peuvent adhérer s’ils le souhaitent, Convaincus que le mécanisme complémentaire devrait viser à garantir que les victimes d’une pollution par les hydrocarbures reçoivent réparation intégrale pour le préjudice ou dommage subi, et également permettre d’atténuer les difficultés rencontrées par les victimes dans les cas où le montant disponible pour indemnisation en vertu des Conventions de 1992 sur la responsabilité et portant création du Fonds risque de ne pas suffire pour payer intégralement les demandes établies et que, en conséquence, le Fonds international d’indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures décide à titre provisoire de ne payer qu’une part de toute demande établie, estimant que l’adhésion au mécanisme complémentaire ne devrait être ouverte qu’aux États contractants à la Convention de 1992 portant création du Fonds, sont Convenus Des Dispositions suivantes:

Dispositions générales.

Article premier.

Aux fins du présent Protocole:

1. “Convention de 1992 sur la responsabilité” désigne la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
2. “Convention de 1992 portant création du Fonds” désigne la Convention internationale de 1992 portant création d’un Fonds international d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
3. “Fonds de 1992” désigne le Fonds international d’indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures institué en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds; sauf indication contraire, “État contractant” désigne un État contractant au présent Protocole;
5. lorsque les dispositions de la Convention de 1992 portant création du Fonds sont incorporées par référence dans le présent Protocole, le terme “Fonds” utilisé dans cette Convention désigne, sauf indication contraire, le “Fonds complémentaire”;
6. les termes ou expressions “navire”, “personne”, “propriétaire”, “hydrocarbures”, “dommage par pollution”, “mesures de sauvegarde” et “événement” s’interprètent conformément à l’article premier de la Convention de 1992 sur la responsabilité;
7. sauf indication contraire, les termes ou expressions “hydrocarbures donnant lieu à contribution”, “unité de compte”, “tonne”, “garant” et “installation terminale” s’interprètent conformément à l’article premier de la Convention de 1992 portant création du Fonds;
8. “Demande établie” désigne une demande qui a été reconnue par le Fonds de 1992 ou acceptée comme étant recevable en vertu d’une décision d’un tribunal compétent opposable au Fonds de 1992 et ne pouvant faire l’objet d’un recours ordinaire, et qui aurait donné lieu à une indemnisation intégrale si la limite prévue à l’article 4, paragraphe 4, de la Convention de 1992 portant création du Fonds ne s’était pas appliquée à l’événement;
9. sauf indication contraire, “Assemblée” désigne l’Assemblée du Fonds international complémentaire d’indemnisation de 2003 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
10. “Organisation” désigne l’Organisation maritime internationale;
11. “Secrétaire général” désigne le Secrétaire général de l’Organisation.

Article 2.

1. Un Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, désigné sous le nom de "Fonds complémentaire international d'indemnisation de 2003 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures" (ci-après dénommé le "Fonds complémentaire"), est créé en vertu du présent Protocole.

2. Dans chaque État contractant, le Fonds complémentaire est reconnu comme une personne morale pouvant, en vertu de la législation de cet État, assumer des droits et obligations et être partie à toute action engagée auprès des tribunaux dudit État. Chaque État contractant reconnaît l'Administrateur du Fonds complémentaire comme le représentant légal du Fonds complémentaire.

Article 3.

Le présent Protocole s'applique exclusivement:

a) aux dommages par pollution survenus:

i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État contractant, et

ii) dans la zone économique exclusive d'un État contractant, établie conformément au droit international ou, si un État contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet État conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;

b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages

Article 4.

1. Le Fonds complémentaire doit indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation intégrale et adéquate des dommages au titre d'une demande établie, en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, parce que le montant total des dommages excède, ou risque d'excéder la limite d'indemnisation applicable prévue à l'article 4, paragraphe 4, de la Convention de 1992 portant création du Fonds pour un événement déterminé.*

a) Le montant total des indemnités que le Fonds complémentaire doit verser pour un événement déterminé en vertu du présent article est limité de manière que la somme totale de ce montant ajouté au montant des indemnités effectivement versées en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité et de la Convention de 1992 portant création du Fonds pour

réparer des dommages par pollution relevant du champ d'application du présent Protocole n'exède pas 750 millions d'unités de compte.

b) Le montant de 750 millions d'unités de compte visé au paragraphe 2a) est converti en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date fixée par l'Assemblée du Fonds de 1992 pour la conversion du montant maximal payable en vertu des Conventions de 1992 sur la responsabilité et portant création du Fonds.

3. Si le montant des demandes établies contre le Fonds complémentaire excède le montant total des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du paragraphe 2, le montant disponible est réparti de telle manière que la proportion entre une demande établie et le montant des indemnités effectivement perçues par le demandeur au titre du présent Protocole soit la même pour tous les demandeurs.*

4. Le Fonds complémentaire verse des indemnités pour les demandes établies, telles que définies à l'article premier, paragraphe 8, et uniquement pour ces demandes.

Article 5.

Le Fonds complémentaire verse des indemnités lorsque l'Assemblée du Fonds de 1992 estime que le montant total des demandes établies excède ou risque d'excéder le montant total disponible pour indemnisation en vertu de l'article 4, paragraphe 4, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que, en conséquence, l'Assemblée du Fonds de 1992 décide, à titre soit provisoire, soit définitif, que les paiements ne porteront que sur une partie de toute demande établie. L'Assemblée du Fonds complémentaire décide alors si et dans quelle mesure le Fonds complémentaire acquittera la part de toute demande établie qui n'a pas été réglée en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Article 6.

1. Sous réserve de l'article 15, paragraphes 2 et 3, les droits à indemnisation par le Fonds complémentaire ne s'éteignent que s'ils s'éteignent contre le Fonds de 1992 en vertu de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

2. Une demande formée contre le Fonds de 1992 est considérée comme une demande formée par le même demandeur contre le Fonds complémentaire.

Article 7.

1. Les dispositions de l'article 7, paragraphes 1, 2, 4, 5 et 6, de la Convention de 1992 portant

création du Fonds s'appliquent aux actions en réparation intentées contre le Fonds complémentaire conformément à l'article 4, paragraphe 1, du présent Protocole

2. Si une action en réparation de dommage par pollution est intentée devant un tribunal compétent, aux termes de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité, contre le propriétaire d'un navire ou contre son garant, le tribunal saisi de l'affaire est seul compétent pour connaître de toute demande d'indemnisation du même dommage introduite contre le Fonds complémentaire conformément à l'article 4 du présent Protocole. Toutefois, si une action en réparation de dommage par pollution est intentée en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité devant un tribunal d'un État contractant à la Convention de 1992 sur la responsabilité mais non au présent Protocole, toute action contre le Fonds complémentaire visée à l'article 4 du présent Protocole peut, au choix du demandeur, être intentée soit devant le tribunal compétent de l'État où se trouve le siège principal du Fonds complémentaire, soit devant tout tribunal d'un État contractant au présent Protocole qui a compétence en vertu de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

3. Nonobstant le paragraphe 1, si une action en réparation de dommage par pollution contre le Fonds de 1992 est intentée devant un tribunal d'un État contractant à la Convention de 1992 portant création du Fonds mais non au présent Protocole, toute action apparentée contre le Fonds complémentaire peut, au choix du demandeur, être intentée soit devant le tribunal compétent de l'État où se trouve le siège principal du Fonds complémentaire soit devant tout tribunal d'un État contractant qui a compétence en vertu du paragraphe 1.

Article 8.

1. Sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue à l'article 4, paragraphe 3, du présent Protocole, tout jugement rendu contre le Fonds complémentaire par un tribunal compétent en vertu de l'article 7 du présent Protocole, et qui, dans l'État d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu exécutoire dans tout État contractant dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article X de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

2. Un État contractant peut appliquer d'autres règles pour la reconnaissance et l'exécution des jugements, sous réserve qu'elles aient pour effet de garantir que les jugements sont reconnus et exécutés dans la même mesure au moins qu'en vertu du paragraphe 1.

Article 9.

1. Le Fonds complémentaire acquiert par subrogation, à l'égard de toute somme versée par lui, conformément à l'article 4, paragraphe 1, du présent Protocole, en réparation de dommages par pollution, tous les droits qui, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité, seraient dévolus à la personne ainsi indemnisée et qu'elle aurait pu faire valoir contre le propriétaire ou son garant.

2. Le Fonds complémentaire acquiert par subrogation les droits qui, en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, seraient dévolus à la personne indemnisée par lui et qu'elle aurait pu faire valoir contre le Fonds de 1992.

3. Aucune disposition du présent Protocole ne porte atteinte aux droits de recours ou de subrogation du Fonds complémentaire contre des personnes autres que celles qui sont visées aux paragraphes précédents. En toute hypothèse le Fonds complémentaire bénéficie d'un droit de subrogation à l'encontre de telles personnes qui ne saurait être moindre que celui dont dispose l'assureur de la personne indemnisée.

4. Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds complémentaire, un État contractant ou organisme de cet État qui a versé, en vertu de sa législation nationale, des indemnités pour des dommages par pollution est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu du présent Protocole.

Contributions

Article 10.

1. Les contributions annuelles au Fonds complémentaire sont versées, en ce qui concerne chacun des États contractants, par toute personne qui, au cours de l'année civile mentionnée à l'article 11, paragraphe 2 a) ou b), a reçu des quantités totales supérieures à 150 000 tonnes:

a) d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer jusqu'à destination dans des ports ou installations terminales situées sur le territoire de cet État; et

b) d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer et déchargés dans un port ou dans une installation terminale d'un État non contractant, dans toute installation située sur le territoire d'un État contractant, étant entendu que les hydrocarbures donnant lieu à contribution ne sont pris en compte, en vertu du présent alinéa, que lors de leur première réception dans l'État contractant après leur déchargement dans l'État non contractant.

2. Les dispositions de l'article 10, paragraphe 2, de la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent à l'obligation de verser des contributions au Fonds complémentaire.

Article 11.

1. Pour déterminer, s'il y a lieu, le montant des contributions annuelles, l'Assemblée établit pour chaque année civile, en tenant compte de la nécessité d'avoir suffisamment de liquidités, une estimation présentée sous forme de budget comme suit:

i) Dépenses

a) frais et dépenses prévus pour l'administration du Fonds complémentaire au cours de l'année considérée et pour la couverture de tout déficit résultant des opérations des années précédentes;

b) versements que le Fonds complémentaire devra vraisemblablement effectuer au cours de l'année considérée pour régler les indemnités dues par le Fonds complémentaire en application de l'article 4, y compris le remboursement des emprunts contractés antérieurement par le Fonds complémentaire pour s'acquitter de ses obligations;

ii) Revenus

a) excédent résultant des opérations des années précédentes, y compris les intérêts qui pourraient être perçus;

b) contributions annuelles qui pourraient être nécessaires pour équilibrer le budget;

c) tous autres revenus.

2. L'Assemblée arrête le montant total des contributions à percevoir. L'Administrateur du Fonds complémentaire, se fondant sur la décision de l'Assemblée, calcule, pour chacun des États contractants, le montant de la contribution annuelle de chaque personne visée à l'article 10:

a) dans la mesure où la contribution est destinée à régler les sommes visées au paragraphe 1 i)

a), sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus dans un État contractant par cette personne pendant l'année civile précédente; et

b) dans la mesure où la contribution est destinée à régler les sommes visées au paragraphe 1 i)

b), sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus par cette personne au cours de l'année civile précédant celle où s'est produit

l'événement considéré, si cet État est un État contractant au présent Protocole à la date à laquelle est survenu

l'événement.

3. Les sommes mentionnées au paragraphe 2 sont calculées en divisant le total des

contributions à verser par le total des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues, au cours de l'année considérée, dans l'ensemble des États contractants.

4. La contribution annuelle est due à la date qui sera fixée par le règlement intérieur du Fonds complémentaire. L'Assemblée peut arrêter une autre date de paiement.

5. L'Assemblée peut décider, dans les conditions qui seront fixées par le règlement financier du Fonds complémentaire, d'opérer des virements entre des fonds reçus conformément au paragraphe 2 a) et des fonds reçus conformément au paragraphe 2 b)

Article 12.

1. Les dispositions de l'article 13 de la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent aux contributions au Fonds complémentaire.

2. Un État contractant peut lui-même assumer l'obligation de verser les contributions au Fonds complémentaire conformément à la procédure prévue à l'article 14 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Article 13.

1. Les États contractants communiquent à l'Administrateur du Fonds complémentaire des renseignements sur les quantités d'hydrocarbures reçues, conformément à l'article 15 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, sous réserve, toutefois, que les renseignements communiqués à l'Administrateur du Fonds de 1992 en vertu de l'article 15, paragraphe 2, de la Convention de 1992 portant création du Fonds soient réputés l'avoir été aussi en application du présent Protocole.

2. Lorsqu'un État contractant ne remplit pas l'obligation qu'il a de soumettre les renseignements visés au paragraphe 1 et que cela entraîne une perte financière pour le Fonds complémentaire, cet État contractant est tenu d'indemniser le Fonds complémentaire pour la perte subie. L'Assemblée décide, sur la recommandation de l'Administrateur du Fonds complémentaire, si cette indemnisation est exigible de cet État contractant.

Article 14.

1. Nonobstant l'article 10, tout État contractant est considéré, aux fins du présent Protocole, comme recevant un minimum de 1 million de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.

2. Lorsque la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans un État contractant est inférieure à 1 million de tonnes, l'État contractant assume les obligations qui, en vertu du présent Protocole, incomberaient à toute personne tenue de contribuer au Fonds

complémentaire pour les hydrocarbures reçus sur le territoire de cet État dans la mesure où la quantité totale d'hydrocarbures reçue ne peut être imputée à quelque personne que ce soit.

Article 15.

1. Si, dans un État contractant, il n'existe aucune personne satisfaisant aux conditions de l'article 10, cet État contractant en informe l'Administrateur du Fonds complémentaire, aux fins du présent Protocole.

2. Aucune indemnisation n'est versée par le Fonds complémentaire pour les dommages par pollution survenus sur le territoire, dans la mer territoriale ou dans la zone économique exclusive, ou dans la zone déterminée conformément à l'article 3 a) ii) du présent Protocole, d'un État contractant au titre d'un événement donné ou pour des mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages, tant que cet État contractant n'a pas rempli l'obligation qu'il a de communiquer à l'Administrateur du Fonds complémentaire les renseignements visés à l'article 13, paragraphe 1, et au paragraphe 1 du présent article, pour toutes les années antérieures à l'événement. L'Assemblée fixe dans le règlement intérieur les conditions dans lesquelles un État contractant est considéré comme n'ayant pas rempli les obligations lui incombant à cet égard.

3. Lorsqu'une indemnisation a été refusée temporairement en application du paragraphe 2, cette indemnisation est refusée de manière permanente au titre de l'événement en question si l'obligation de soumettre à l'Administrateur du Fonds complémentaire les renseignements visés à l'article 13, paragraphe 1, et au paragraphe 1 du présent article n'a pas été remplie dans l'année qui suit la notification par laquelle l'Administrateur du Fonds complémentaire a informé l'État contractant de son manquement à l'obligation de soumettre les renseignements requis.

4. Toute contribution due au Fonds complémentaire est déduite des indemnités versées au débiteur ou aux agents du débiteur organisation et administration .

Article 16.

1. Le Fonds complémentaire comprend une Assemblée et un Secrétariat dirigé par un Administrateur.

2. Les articles 17 à 20 et 28 à 33 de la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent à l'Assemblée, au Secrétariat et à l'Administrateur du Fonds complémentaire.

3. L'article 34 de la Convention de 1992 portant création du Fonds s'applique au Fonds complémentaire.

Article 17.

1. Le Secrétariat du Fonds de 1992 et l'Administrateur qui le dirige, peuvent également exercer les fonctions de Secrétariat et d'Administrateur du Fonds complémentaire.

2. Si, conformément au paragraphe 1, le Secrétariat et l'Administrateur du Fonds de 1992 exercent également les fonctions de Secrétariat et d'Administrateur du Fonds complémentaire, celui-ci est représenté, en cas de conflit d'intérêt entre le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire, par le Président de l'Assemblée.

3. Dans l'exercice des tâches qui leur incombent en vertu du présent Protocole et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, l'Administrateur du Fonds complémentaire, ainsi que le personnel nommé et les experts désignés par lui ne sont pas considérés comme contrevenant aux dispositions de l'article 30 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, telles qu'appliquées par l'article 16, paragraphe 2, du présent Protocole, dans la mesure où ils exécutent leurs tâches conformément au présent article.

4. L'Assemblée s'efforce de ne pas prendre de décision qui soit incompatible avec des décisions prises par l'Assemblée du Fonds de 1992. Si des questions administratives d'intérêt commun donnent lieu à des divergences d'opinion, l'Assemblée s'efforce de parvenir à un consensus avec l'Assemblée du Fonds de 1992, dans un esprit de coopération mutuelle et compte tenu des objectifs communs aux deux organisations.

5. Le Fonds complémentaire rembourse au Fonds de 1992 tous les frais et dépenses afférents aux services administratifs assurés par le Fonds de 1992 pour le compte du Fonds complémentaire.

Dispositions transitoires

Article 18.

1. Sous réserve du paragraphe 4, le montant total des contributions annuelles dues au titre des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans un seul État contractant au cours d'une année civile donnée ne doit pas dépasser 20% du montant total des contributions annuelles pour l'année civile en question conformément au présent Protocole.

2. Si, du fait de l'application des dispositions de l'article 11, paragraphes 2 et 3, le montant total des contributions dues par les contribuables dans un seul État contractant pour une année civile donnée dépasse 20% du montant total des contributions annuelles, les contributions dues par tous les contribuables dans cet État doivent alors être réduites proportionnellement, afin que le total des contributions de ces contribuables soit égal à 20% du montant total des

contributions annuelles au Fonds complémentaire pour cette même année.

3. Si les contributions dues par les personnes dans un État contractant donné sont réduites en vertu du paragraphe 2, les contributions dues par les personnes dans tous les autres États contractants doivent être augmentées proportionnellement, afin de garantir que le montant total des contributions dues par toutes les personnes qui sont tenues de contribuer au Fonds complémentaire pour l'année civile en question atteindra le montant total des contributions arrêté par l'Assemblée

4. Les dispositions des paragraphes 1 à 3 s'appliquent jusqu'à ce que la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans l'ensemble des États contractants au cours d'une année civile, y compris les quantités visées à l'article 14, paragraphe 1, atteigne 1 000 millions de tonnes ou jusqu'à l'expiration d'un délai de 10 ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole, si cette dernière date est plus rapprochée.

Clauses finales

Article 19.

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature à Londres, du 31 juillet 2003 au 30 juillet 2004.

2. Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par le présent Protocole par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
- c) adhésion.

3. Seuls les États contractants à la Convention de 1992 portant création du Fonds peuvent devenir États contractants au présent Protocole.

4. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectue par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général.

Article 20.

Renseignements relatifs aux hydrocarbures donnant lieu à contribution

Avant l'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard d'un État, cet État doit, lorsqu'il signe le présent Protocole conformément à l'article 19, paragraphe 2 a), ou lorsqu'il dépose un instrument visé à l'article 19, paragraphe 4, et ultérieurement chaque année à une date fixée par le Secrétaire général, communiquer au Secrétaire général le nom et l'adresse des

personnes qui, pour cet État, seraient tenues de contribuer au Fonds complémentaire en application de l'article 10, ainsi que des renseignements sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues sur le territoire de cet État par ces personnes au cours de l'année civile précédente.

Article 21.

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur trois mois après la date à laquelle les conditions suivantes sont remplies:

a) au moins huit États soit l'ont signé sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation, soit ont déposé un instrument

de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général; et

b) le Secrétaire général a été informé par l'Administrateur du Fonds de 1992, que les personnes qui seraient tenues à contribution, en application de l'article 10, ont reçu, au cours de l'année civile précédente, au moins 450 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, y compris les quantités visées à l'article 14, paragraphe 1.

2. Pour chacun des États qui signe le Présent protocole sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation ou qui ratifie, accepte ou approuve le présent Protocole, ou y adhère, après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le Protocole entre en vigueur trois mois après la date du dépôt par cet État de l'instrument approprié.

3. Nonobstant les paragraphes 1 et 2, le présent Protocole n'entre en vigueur à l'égard d'un État que lorsque la Convention de 1992 portant création du Fonds entre en vigueur à l'égard de cet État.

Article 22.

Première session de l'Assemblée

Le Secrétaire général convoque la première session de l'Assemblée. Cette session a lieu dès que possible après l'entrée en vigueur du présent Protocole et, en tout état de cause, dans un délai maximum de trente jours après cette date.

Article 23.

Révision et modification

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier le

présent Protocole.

2. L'Organisation convoque une conférence des États contractants ayant pour objet de réviser ou de modifier le présent Protocole à la demande d'un tiers au moins de tous les États contractants.

Article 24.

Modifications de la limite d'indemnisation

1. À la demande d'un quart des États contractants au moins, toute proposition visant à modifier la limite d'indemnisation prévue à l'article 4, paragraphe 2 a) est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les États contractants.

2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation pour qu'il l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.

3. Tous les États contractants au présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.

4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États contractants présents et votants au sein du Comité juridique élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des États contractants soient présents au moment du vote.

5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier la limite, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant et des fluctuations de la valeur des monnaies.

a) Aucun amendement visant à modifier la limite en vertu du présent article ne peut être examiné avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ni avant l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article

b) La limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans le présent Protocole majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, calculé à partir de la date à laquelle le présent Protocole est ouvert à la signature jusqu'à la date à laquelle la décision du Comité juridique prend effet.

c) La limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans le présent Protocole.

7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 est notifié par l'Organisation à

tous les États contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de douze mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États qui étaient États contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité juridique ne fassent savoir à l'Organisation qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur douze mois après son acceptation.

9. Tous les États contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole conformément à l'article 26, paragraphes 1 et 2, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté par le Comité juridique mais que le délai d'acceptation de douze mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État contractant durant cette période est lié par ledit amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet État, si cette dernière date est postérieure.

Article 25.

Protocoles à la Convention de 1992 portant création du Fonds

1. Si les limites prévues dans la Convention de 1992 portant création du Fonds sont relevées par un protocole y relatif, la limite prévue à l'article 4, paragraphe 2 a), peut être relevée du même montant au moyen de la procédure décrite à l'article 24. En pareil cas, les dispositions de l'article 24, paragraphe 6, ne s'appliquent pas.

2. Si la procédure visée au paragraphe 1 est appliquée, toute modification apportée ultérieurement à la limite prévue à l'article 4, paragraphe 2, au moyen de la procédure décrite à l'article 24, est calculée, aux fins de l'article 24, paragraphes 6 b) et 6 c), sur la base de la nouvelle limite telle que relevée conformément au paragraphe 1.

Article 26.

Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'un quelconque des États contractants à tout

moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cet État.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

4. La dénonciation de la Convention de 1992 portant création du Fonds est considérée comme une dénonciation du présent Protocole. Cette dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds prend effet conformément à l'article 34 de ce protocole

5. Nonobstant toute dénonciation du présent Protocole faite par un État contractant conformément au présent article, les dispositions du présent Protocole concernant l'obligation de verser des contributions au Fonds complémentaire pour un événement survenu dans les conditions prévues à l'article 11, paragraphe 2 b), avant que la dénonciation ne prenne effet, continuent de s'appliquer.

Article 27.

Sessions extraordinaires de l'Assemblée

1. Tout État contractant peut, dans un délai de quatre-vingt-dix jours après le dépôt d'un instrument de dénonciation qui entraînera, à son avis, une augmentation considérable du montant des contributions des autres États contractants, demander à l'Administrateur du Fonds complémentaire de convoquer l'Assemblée en session extraordinaire. L'Administrateur du Fonds complémentaire convoque l'Assemblée de telle façon qu'elle se réunisse dans un délai de soixante jours après la réception de la demande.

2. L'Administrateur du Fonds complémentaire peut, de sa propre initiative, convoquer l'Assemblée en session extraordinaire dans un délai de soixante jours après le dépôt d'un instrument de dénonciation s'il considère que cette dénonciation entraînera une augmentation considérable du montant des contributions des autres États contractants.

3. Si, au cours d'une session extraordinaire, tenue conformément au paragraphe 1 ou 2, l'Assemblée décide que la dénonciation entraînera une augmentation considérable du montant des contributions pour les autres États contractants, chacun de ces États peut, au plus tard cent vingt jours avant la date à laquelle la dénonciation prend effet, dénoncer le présent Protocole. Cette dénonciation prend effet à la même date.

Article 28.

Extinction du Protocole

1. Le présent Protocole cesse d'être en vigueur lorsque le nombre des États contractants devient inférieur à sept ou lorsque la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans les États contractants restants, y compris les quantités visées à l'article 14, paragraphe 1, devient inférieure à 350 millions de tonnes, si cette dernière date est plus rapprochée.

2. Les États qui sont liés par le présent Protocole la veille de la date à laquelle il cesse d'être en vigueur prennent toutes les mesures nécessaires pour que le Fonds complémentaire puisse exercer les fonctions prévues à l'article 29 et restent, à cette fin seulement, liés par le présent Protocole.

Article 29.

Liquidation du Fonds complémentaire

1. Au cas où le présent Protocole cesserait d'être en vigueur, le Fonds complémentaire:

a) assume ses obligations relatives à tout événement survenu avant que le Protocole ait cessé d'être en vigueur;

b) peut exercer ses droits en matière de recouvrement des contributions dans la mesure où ces dernières sont nécessaires pour lui permettre de remplir les obligations visées au paragraphe 1 a), y compris les frais d'administration qu'il doit engager à cet effet.

2. L'Assemblée prend toute mesure nécessaire en vue de la liquidation du Fonds complémentaire, y compris la distribution équitable des sommes et biens demeurant à l'actif du Fonds complémentaire entre les personnes ayant versé des contributions.

3. Aux fins du présent article, le Fonds complémentaire demeure une personne morale.

Article 30.

Dépositaire

1. Le présent Protocole et tous les amendements acceptés en vertu de l'article 24 sont déposés auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général:

a) informe tous les États qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:

i) de toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

- iii) de toute proposition visant à modifier la limite d'indemnisation, qui a été présentée conformément à l'article 24, paragraphe 1;
 - iv) de tout amendement qui a été adopté conformément à l'article 24, paragraphe 4;
 - v) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 24, paragraphe 7, ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur conformément aux paragraphes 8 et 9 de cet article;
 - vi) de tout dépôt d'un instrument de dénonciation du présent Protocole ainsi que de la date du dépôt et de la date à laquelle cette dénonciation prend effet;
 - vii) de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent Protocole;
- b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les États signataires et à tous les États qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 31.

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

Fait à Londres, ce seize mai deux mille trois. en Foi De quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole .

ANNEXE IV

ACCORD 2006 DE REMBOURSEMENT EN CAS DE POLLUTION PAR DES HYDROCARBURES DÉVERSÉS PAR DES NAVIRES-CITERNES (TOPIA 2006) (tel que modifié en 2017)

Les Parties au présent accord sont les propriétaires participants tels que définis ci-dessous.

Les propriétaires participants prennent acte du succès rencontré par le régime international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures déversés par des navires institué en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et sont conscients qu'il peut y avoir lieu de temps en temps de réviser ou compléter ce régime afin qu'il continue de répondre aux besoins de la société.

Un Protocole a été adopté pour compléter la Convention de 1992 portant création du Fonds; il prévoit un complément d'indemnisation apporté par un Fonds complémentaire pour les dommages par pollution dans les États qui choisissent d'adhérer au Protocole. Les Parties tiennent à encourager la ratification la plus large possible de ce Protocole afin de faciliter le maintien du régime d'indemnisation dans sa forme actuelle (tel que complété toutefois par le Protocole).

Compte tenu de la charge supplémentaire que le Protocole risque d'imposer aux réceptionnaires d'hydrocarbures, les propriétaires participants sont convenus de mettre en place le mécanisme décrit ci-dessous en vertu duquel les propriétaires participants des navires-citernes rembourseront au Fonds complémentaire 50 % des indemnités qu'il est tenu de verser en vertu du Protocole pour les dommages par pollution causés par les navires-citernes.

La seule exception que connaît ce remboursement concerne les dommages par pollution ayant comme cause directe des actes terroristes, compte tenu des restrictions auxquelles est assujettie la couverture de ces risques dans les polices d'assurance-responsabilité accessibles aux propriétaires de navires.

Le présent accord vise à créer des relations juridiques et sur la base de leurs engagements mutuels, les propriétaires participants de tous les navires adhérents sont convenus entre eux et conviennent de ce qui suit:

I. DÉFINITIONS

A) Les termes suivants ont le même sens qu'à l'article premier de la Convention sur la responsabilité civile:

"Événement", "hydrocarbures", "propriétaire", "personne", "dommages par pollution", "mesures de sauvegarde", "navire".

B) Par "Fonds de 1992" on entend le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures institué en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

C) Par "Convention de 1992 portant création du Fonds" on entend la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures telle que modifiée et/ou complétée de temps à autre et tout texte législatif national mettant en œuvre cette convention.

D) Par "Club" on entend une Association de protection et d'indemnisation (P&I) appartenant à l'International Group; par "le Club du propriétaire" on entend le Club auprès duquel un

navire visé par l'Accord et appartenant à l'intéressé est assuré, ou auprès duquel ce propriétaire sollicite une assurance; les expressions "son Club", "le Club partie" et des expressions semblables sont interprétées en conséquence.

E) Par "navire adhérent" on entend un navire auquel le mécanisme s'applique et "adhésion" est interprété en conséquence.

F) Par "remboursement" on entend le remboursement visé à la clause IV du présent accord.

G) "Assurance", "assuré" et les expressions connexes renvoient à la couverture garantie en matière de protection et d'indemnisation contre les risques de pollution par les hydrocarbures.

H) Par "International Group" on entend l'International Group of P&I Clubs.

I) Par "Convention sur la responsabilité" on entend la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée de temps à autre, et tout texte de loi national visant à son application.

J) Par "propriétaire participant" on entend le propriétaire d'un navire adhérent qui est partie à l'Accord.

K) Par "Partie" on entend une partie au présent accord.

L) Par "Protocole" on entend le Protocole de 2003 visant à compléter la Convention de 1992 portant création du Fonds et tout texte législatif national mettant en oeuvre ce Protocole; par "État relevant du Protocole" on entend un État à l'égard duquel ledit Protocole est entré en vigueur.

M) L'expression "notification de la conclusion d'une action récursoire" a le sens indiqué dans la clause V C).

N) L'expression "navire visé par l'Accord" a le sens indiqué dans la clause III B).

O) Par "risques de sanctions", on entend toute sanction, interdiction ou mesure défavorable, quelle qu'en soit la forme, adoptée par un État, une organisation internationale ou toute autre autorité compétente ainsi que le risque matériel qui en découle;

P) Par "mécanisme" on entend l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA 2006) (tel que modifié en 2017) tel qu'institué par les présentes dispositions.

Q) Par "Fonds complémentaire" on entend le Fonds institué par le Protocole.

R) Par "tonneaux" on entend le tonnage de jauge brute calculé conformément aux règles de mesure du tonnage figurant à l'annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires; l'expression "tonnage" doit être interprétée en conséquence.

S) L'expression "unité de compte" a le même sens qu'au paragraphe 9 de l'article V de la Convention sur la responsabilité civile.

II. GÉNÉRALITÉS

A) Le présent accord s'intitule Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA 2006) (tel que modifié en 2017).

B) Le propriétaire de tout navire visé par l'Accord est habilité à devenir partie audit accord et le devient lorsque le Club assurant le navire en question fait de lui une partie conformément à son règlement.

III. LE MÉCANISME TOPIA 2006 (tel que modifié en 2017)

A) Le présent accord vise à instituer le mécanisme TOPIA afin d'effectuer des remboursements au Fonds complémentaire dans les conditions énoncées plus bas. B) Un navire est habilité à adhérer au mécanisme si:

- 1) il est assuré par un Club; et
- 2) il est réassuré au titre du dispositif de pool de l'International Group.

Un tel navire est dénommé dans le présent accord "navire visé par l'Accord".

C) Tout navire visé par l'Accord appartenant à un propriétaire participant adhère automatiquement au mécanisme lorsque ce propriétaire devient partie au présent accord conformément à la clause II B) ci-dessus.

D) Un navire qui n'est pas un navire visé par l'Accord du fait qu'il est réassuré indépendamment du dispositif de pool susmentionné peut néanmoins être considéré comme un navire visé par l'Accord si un accord écrit est conclu dans ce sens entre le propriétaire et son Club.

E) Une fois qu'un navire visé par l'Accord a adhéré au mécanisme, il reste adhérent jusqu'à ce

1) qu'il cesse d'être un navire visé par l'Accord (parce qu'il n'est plus assuré ni réassuré comme indiqué à la clause III B) ci-dessus); ou bien

2) qu'il cesse d'appartenir à un propriétaire participant; ou encore

3) que le propriétaire participant s'est retiré du présent accord conformément à la clause X.

IV. REMBOURSEMENT AU FONDS COMPLÉMENTAIRE

A) Lorsque, par suite d'un événement, un navire adhérent provoque des dommages par pollution pour lesquels 1) la responsabilité du propriétaire participant de ce navire est engagée en vertu de la Convention sur la responsabilité et 2) le Fonds complémentaire a versé des indemnités ou devrait en verser en vertu du Protocole, ledit propriétaire rembourse au Fonds complémentaire un montant calculé conformément à la présente clause.

B) Ne donnent lieu à aucun remboursement:

1) le coût de mesures de sauvegarde dans la mesure où le propriétaire participant est exempt de l'obligation visée au paragraphe 3 de l'article III de la Convention sur la responsabilité, la responsabilité du Fonds complémentaire en ce qui concerne ce coût étant engagée en vertu du Protocole;

2) tout autre dommage par pollution pour autant que la responsabilité incombe au Fonds complémentaire et non pas au propriétaire participant.

C) Le montant donnant lieu à remboursement au Fonds complémentaire par le propriétaire participant correspond à 50 % du montant des indemnités que le Fonds complémentaire a versées ou devrait verser au titre des dommages par pollution causés par l'événement.

D) Le fait qu'il soit tenu de procéder au remboursement prévu dans le présent accord ne porte en rien atteinte aux droits qu'a le propriétaire participant ou son Club de recouvrer auprès du Fonds complémentaire les sommes qui lui sont dues par suite de l'événement, que ce soit de plein droit, par voie de subrogation, de cession ou de tout autre manière. Pour écarter tout doute, ces sommes sont incluses dans le montant des indemnités visées à la clause IV C) ci-dessus.

E) Sauf disposition contraire arrêtée avec le Fonds complémentaire:

1) le droit du Fonds complémentaire de recevoir un remboursement de la part du propriétaire participant naît quand il est donné notification de la conclusion de l'action récursoire telle que définie dans la clause V C) ci-après;

2) avant que cette notification ait été donnée, le Fonds complémentaire est habilité à percevoir de la part du propriétaire participant un ou plusieurs acomptes sur les sommes à rembourser d'un montant que le Fonds complémentaire estime correspondre au montant prévu du remboursement;

3) le paiement des sommes que le Fonds complémentaire est habilité à recevoir en vertu du présent accord est effectué en même temps que le paiement, par les contribuables, des contributions mises en recouvrement pour l'événement en question, conformément aux articles 10 et 12 du Protocole.

F) 1) Le paiement d'un acompte au titre de la clause IV E) ci-dessus s'effectue sous réserve que:

i) cet acompte soit versé par le Fonds complémentaire sur un compte spécial réservé uniquement au remboursement des sommes relatives à l'événement concerné;

ii) le trop-versé que le propriétaire participant aurait remboursé au-delà des indemnités payées par le Fonds complémentaire lui soit restitué; et

iii) dans la mesure où l'excédent est constitué des montants recouverts par le biais d'actions récursoires auprès de tiers, il soit versé au propriétaire participant conformément à la clause V ci-après.

2) Rien dans la présente clause IV F) n'empêche le Fonds complémentaire d'utiliser les sommes qui lui sont versées au titre du présent accord pour honorer les demandes d'indemnisation nées de l'événement concerné, ni ne l'oblige à détenir ces sommes (ou leur reliquat) sur un compte bancaire distinct ou à les investir séparément de ses autres avoirs.

3) À moins que le Fonds complémentaire n'ait été informé du contraire, le Club qui assure le propriétaire participant est considéré comme étant autorisé à agir au nom de ce propriétaire lorsqu'il reçoit un remboursement au titre de la présente clause.

G) Aucun remboursement n'est exigible en vertu du présent accord pour les montants payés par le Fonds complémentaire au titre des dommages dus à la pollution causée par un acte de terrorisme sauf si de tels montants sont couverts par une assurance ou une réassurance en vigueur au moment de l'événement. Cette disposition s'applique que le propriétaire soit ou non exonéré, en application du paragraphe 2 de l'article III de la Convention sur la responsabilité civile, de la responsabilité qui lui incombe en vertu de cette Convention.

H) En cas de contestation sur le point de savoir si un acte est ou non un acte terroriste aux fins du présent accord, le remboursement qui incombe au propriétaire participant en vertu dudit accord ne s'effectuera que si le Club de ce propriétaire accepte ou établit qu'il est tenu de lui verser le remboursement correspondant.

I) 1) Aucun remboursement ne sera dû en vertu du présent accord si:

i) le remboursement du Fonds complémentaire par le propriétaire participant, ou le remboursement de ce dernier par son Club des sommes versées à cette fin, expose le propriétaire participant ou son Club à des risques de sanctions; ou

ii) le propriétaire participant n'est pas ou risque de ne pas être en mesure de se faire rembourser par son Club en raison de conditions de couverture excluant ou limitant la responsabilité du Club dans les cas où le paiement est susceptible d'exposer ce dernier à des risques de sanctions ou lorsque ces risques entraînent ou risquent d'entraîner une insuffisance de recouvrement auprès du pool de l'International Group et/ou d'Hydra et/ou dans le cadre du contrat de réassurance en excédent de sinistre du groupe et/ou d'un contrat de réassurance Hydra et/ou dans le cadre de toute autre réassurance.

2) Aux fins du point 1) ii) ci-dessus, par le terme "insuffisance" on entend toute absence ou tout retard de recouvrement du Club du fait d'un paiement, par les réassureurs, sur un compte désigné conformément aux conditions fixées par un État, une organisation internationale ou une autorité compétente.

3) En cas de litige sur la question de savoir si le paiement expose ou est susceptible d'exposer à des risques de sanctions ou si des risques de sanctions entraînent ou sont susceptibles d'entraîner une insuffisance de recouvrement auprès des réassureurs, le remboursement qui incombe au propriétaire participant en vertu du présent accord ne

s'effectue que si le Club de ce propriétaire accepte ou établit qu'il est tenu de lui verser le remboursement correspondant.

4) Le propriétaire participant ou son Club doivent informer le Fonds complémentaire en cas de non-remboursement, en application du point 1) i) et/ou ii) ci-dessus.

V. ACTION RÉCURSOIRE CONTRE DES TIERS

A) Le Fonds complémentaire a tout pouvoir pour décider de l'opportunité d'engager une action récursoire contre des tiers et de la conduite de cette action, y compris sous forme d'un règlement à l'amiable.

B) Sans préjudice de la clause V A) ci-dessus:

1) le propriétaire participant qui effectue un paiement en vertu du présent accord acquiert par voie de subrogation, s'agissant d'un montant versé en tant que remboursement (ou d'un acompte versé à ce titre), les droits de recours que le

Fonds complémentaire peut avoir contre des tiers, à hauteur des intérêts qu'il peut avoir dans les sommes recouvrées de ces parties conformément au présent accord;

2) le Fonds complémentaire peut consulter le propriétaire participant et/ou son Club au sujet d'une action récursoire dans laquelle ils sont demandeurs effectifs ou potentiels;

3) rien dans le présent accord n'empêche le Fonds complémentaire, le propriétaire et le Club de s'entendre, s'agissant de cette action, sur les arrangements qu'ils pourront considérer comme appropriés en l'espèce, y compris sur des dispositions visant à répartir les dépenses afférentes à cette action ou à répartir les sommes éventuellement recouvrées.

C) Aux fins du présent accord, la notification de la conclusion d'une action récursoire est la notification donnée au propriétaire participant que toutes les actions récursoires contre des tiers engagées ou prévues par le Fonds complémentaire, au titre de l'événement, ont abouti à une conclusion définitive. Une conclusion définitive peut consister notamment en la décision prise par le Fonds complémentaire de ne pas engager d'action récursoire ou de mettre fin à une action de ce type déjà entamée.

D) Le propriétaire participant effectue un paiement en vertu du présent accord sous réserve que:

1) sauf s'il en décide autrement, lorsque le Fonds complémentaire décide d'engager une action récursoire contre des tiers, a) il s'efforce de recouvrer les indemnités qu'il a versées ou devrait verser y compris les sommes payées en vertu du présent accord par le propriétaire participant, ou b) il produise la documentation sollicitée telle que décrite dans la clause V D) 2) ci-après;

2) si le Fonds complémentaire décide de ne pas engager d'action récursoire (ou de mettre fin à une action de ce type déjà entamée) contre un tiers s'agissant de l'événement, il produise la documentation raisonnablement suffisante qu'on pourra solliciter pour transférer (ou confirmer le transfert) au propriétaire participant et/ou à son Club, par voie de subrogation, de cession ou de tout autre manière, les droits de recours qu'il peut avoir contre des tiers, dans la mesure où le propriétaire participant et/ou son Club peuvent avoir des intérêts dans les sommes recouvrées de ces parties en raison du remboursement effectué en vertu du présent accord;

3) si, après que les paiements ont été effectués par le propriétaire participant, le Fonds complémentaire recouvre des sommes auprès de tiers, 50 % des sommes recouvrées (déduction faite des frais engagés pour leur recouvrement) soient conservées par ledit Fonds qui verse les 50 autres pour cent au propriétaire participant.

E) À moins que le Fonds complémentaire n'ait été informé du contraire, le Club assurant le propriétaire participant est considéré comme étant autorisé à agir au nom de ce propriétaire lorsqu'il reçoit une notification au titre de la clause V C) ci-dessus; lorsqu'il reçoit des sommes dues au propriétaire participant au titre de la clause V D) ci-dessus; et lorsqu'il décide de toutes autres matières relatives à l'exécution de la présente clause V.

VI. PROCÉDURE ET DISPOSITIONS DIVERSES

Tout droit qu'a le Fonds complémentaire à un remboursement en vertu du présent accord s'éteint à moins qu'une action ne soit engagée en application des présentes dispositions dans les quatre années suivant la date où les dommages par pollution sont survenus. Néanmoins, aucune action ne peut être engagée si plus de sept années se sont écoulées depuis la date de l'événement à l'origine des dommages. Lorsque l'événement en cause consiste en une série de faits, le délai de sept ans commence à courir à compter de la date du premier de ces faits.

VII. AMENDEMENTS

A) Le présent accord peut être modifié à tout moment par l'International Group agissant en tant qu'agent de tous les propriétaires participants. Tout amendement apporté au présent accord prend effet trois mois après la date à laquelle l'International Group en informe par écrit le Fonds complémentaire.

B) Chaque propriétaire participant reconnaît que l'International Group est autorisé à accepter en son nom qu'un amendement soit apporté au présent accord:

1) si son Club donne son autorisation, et

2) si son Club a approuvé l'amendement selon la même procédure que celle prévue pour la modification de son règlement.

C) Sous réserve des dispositions de la clause IX A) ci-dessous, tout amendement au présent accord n'influe en rien sur les droits et les obligations afférents à un quelconque événement survenu avant la date d'entrée en vigueur de cet amendement.

VIII. EXAMEN

A) Au cours de l'année 2016, il sera procédé à un examen des demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution qui auront été enregistrées pendant les dix ans qui se seront écoulés jusqu'au 20 février 2016. Cet examen aura pour objet 1) de déterminer approximativement la part des dépenses globales liées à ces demandes formées en vertu de la Convention sur la responsabilité et/ou de la Convention de 1992 portant création du Fonds et/ou du Protocole qui aura été encourue respectivement par les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures pendant la période écoulée à compter du 20 février 2006; et 2) d'examiner l'efficacité, le fonctionnement et l'exécution du présent accord. Cet examen sera renouvelé par la suite tous les dix ans et devra prendre en compte les données relatives aux demandes d'indemnisation issues de tous les examens antérieurs.

B) Les représentants des réceptionnaires d'hydrocarbures et le Secrétariat du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire sont invités à participer, à titre consultatif, à tout examen effectué en vertu de la présente clause. Les propriétaires participants autorisent l'International Group à agir en leur nom pour la conduite de tout examen de ce type.

C) Si un examen effectué en vertu de la présente clause fait apparaître que, durant la période écoulée depuis le 20 février 2006, les propriétaires de navires ou les réceptionnaires d'hydrocarbures ont encouru une part de dépenses excédant 60 % des dépenses globales visées à la clause VIII A) ci-dessus, des mesures doivent être prises pour rééquilibrer la charge financière de ces dépenses aux fins d'en assurer une répartition à peu près égale.

D) Ces mesures peuvent comporter, notamment:

1) une modification du présent accord portant augmentation ou réduction du montant donnant lieu à remboursement dû en vertu dudit accord;

2) une modification du présent accord visant à améliorer son efficacité, son fonctionnement et son exécution;

3) la conclusion ou modification de tout autre engagement contractuel relatif à la répartition des dépenses liées à la pollution par les hydrocarbures entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures; et

4) toute autre mesure ou ensemble de mesures considérées comme étant pertinentes pour maintenir une répartition à peu près égale de ces dépenses.

E) Si un examen effectué en vertu de la présente clause fait apparaître que les propriétaires de navires ou les réceptionnaires d'hydrocarbures ont encouru une part de dépenses excédant 55 % mais ne dépassant pas 60 % des dépenses globales visées à la clause VIII A), les mesures visées ci-dessus peuvent (mais ne doivent pas nécessairement) être prises.

IX. DURÉE ET DÉNONCIATION

A) Le présent accord s'applique à tout événement survenant à compter du 20 février 2017, midi GMT.

B) À moins qu'il n'y soit mis fin avant cette date, conformément aux dispositions énoncées ci-après, le présent accord continue de produire ses effets jusqu'à l'entrée en vigueur d'un instrument international qui introduise un changement important dans le régime d'indemnisation institué par la Convention sur la responsabilité, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole.

C) Chaque propriétaire participant reconnaît que l'International Group est autorisé à mettre fin au présent accord en son nom:

1) si les Clubs cessent d'assurer les propriétaires participants contre le risque de devoir procéder à un remboursement en vertu du présent accord; ou

2) si l'exécution de l'Accord devient illégale dans un Etat ou des Etats donnés (auquel cas il peut être mis fin au présent accord à l'égard de cet Etat ou de ces Etats, l'Accord restant en vigueur vis-à-vis des autres Etats); ou

3) si les réassureurs de l'International Group cessent de fournir une couverture adéquate pour les responsabilités prévues par le présent accord, et si la couverture de ce risque n'est pas raisonnablement disponible sur le marché international à des conditions équivalentes; ou

4) si l'International Group est dissous; ou

5) si son Club autorise la dénonciation de l'Accord (et a approuvé cette dénonciation selon la même procédure que celle prévue pour la modification de son règlement), en raison d'un quelconque événement ou d'une quelconque circonstance qui empêche son exécution et que les propriétaires participants ne peuvent raisonnablement prévoir.

D) La dénonciation du présent accord ne prend effet que trois mois après la date à laquelle le Fonds complémentaire en est informé par écrit par l'International Group.

E) La dénonciation du présent accord n'influe en rien sur les droits ou les obligations afférentes à un quelconque événement survenu avant la date de dénonciation.

X. RETRAIT

A) Un propriétaire participant peut se retirer du présent accord:

1) en donnant un préavis écrit d'au moins trois mois à son Club; ou

2) en application d'un amendement apporté audit accord, pour autant:

i) qu'il ait exercé son droit de vote contre ledit amendement lorsque son Club en a demandé l'approbation à ses membres; et

ii) que dans un délai de 60 jours après l'approbation de l'amendement par les membres de son Club, il informe ce dernier par écrit de son retrait; et

iii) que ce retrait prenne effet en même temps que l'entrée en vigueur de l'amendement ou à la date où son Club reçoit son préavis, si cette dernière date est postérieure.

B) Si un propriétaire participant cesse d'être le propriétaire d'un navire visé par l'Accord, il est considéré, en ce qui concerne seulement ce navire, comme se retirant du présent accord avec effet immédiat et ce propriétaire ou son Club informe par écrit le Fonds complémentaire qu'il a cessé d'être le propriétaire de ce navire visé par l'Accord.

C) Un propriétaire participant qui se retire du présent accord n'est plus soumis à aucune des responsabilités qui y sont prévues à compter de la date où son retrait prend effet, étant entendu qu'aucun retrait n'influe sur les droits et les obligations afférents à un quelconque événement survenu avant cette date.

XI. DROITS JURIDIQUES DU FONDS COMPLÉMENTAIRE

A) Bien que n'étant pas partie au présent accord, le Fonds complémentaire est considéré comme jouissant de droits juridiquement exécutoires en matière de remboursement décrits dans le présent accord, et de ce fait est habilité à engager des poursuites en son nom propre contre le propriétaire participant pour toute réclamation qu'il peut faire valoir en vertu du présent accord. Ces poursuites peuvent consister, notamment, en une action engagée par le Fonds complémentaire contre un propriétaire participant pour se prononcer sur une question relative à l'interprétation, la validité et/ou l'exécution du présent accord.

B) Sans préjudice des dispositions des clauses XI A) et VII A) ci-dessus, le Fonds complémentaire n'est pas tenu de donner son assentiment à un amendement introduit, une dénonciation effectuée ou à un retrait opéré conformément aux clauses du présent accord.

C) Les Parties au présent accord autorisent l'International Group à s'entendre avec le Fonds complémentaire sur les conditions auxquelles une demande de remboursement en vertu du présent accord concernant un navire adhérent (ou ayant été adhérent), ou une procédure visant à se prononcer sur une question d'interprétation, de validité et/ou d'exécution du présent accord, peuvent être formées directement contre le Club assurant le navire au moment de l'événement. Elles sont également convenues qu'au cas où le Fonds complémentaire engagerait une procédure pour faire valoir une demande concernant un navire adhérent

formée contre un Club, celui-ci peut exiger que le propriétaire participant soit joint à la procédure.

XII. DROIT APPLICABLE ET JURIDICTION

Le présent accord est régi par le droit anglais et la Haute Cour de Justice anglaise jouit d'une compétence exclusive concernant tout différend y afférent.

ANNEXE V

ACCORD 2006 DE REMBOURSEMENT EN CAS DE POLLUTION PAR DES HYDROCARBURES DÉVERSÉS PAR DES NAVIRES-CITERNES DE PETITES DIMENSIONS (STOPIA 2006) (tel que modifié en 2017)

INTRODUCTION

Les Parties au présent accord sont les propriétaires participants tels que définis ci-dessous.

Les propriétaires participants prennent acte du succès rencontré par le régime international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures déversés par des navires institué en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et sont conscients qu'il peut y avoir lieu de temps en temps de réviser ou compléter ce régime afin qu'il continue de répondre aux besoins de la société.

Un Protocole a été adopté pour compléter la Convention de 1992 portant création du Fonds; il prévoit un complément d'indemnisation apporté par un Fonds complémentaire pour les dommages par pollution dans les États qui choisissent d'adhérer au Protocole. Les Parties tiennent à encourager la ratification la plus large possible de ce Protocole afin de faciliter le maintien du régime d'indemnisation dans sa forme actuelle (tel que complété toutefois par le Protocole).

Compte tenu de la charge supplémentaire que le Protocole risque d'imposer aux réceptionnaires d'hydrocarbures, les propriétaires participants sont convenus de mettre en place le mécanisme décrit ci-dessous en vertu duquel les propriétaires participants des navires-citernes ne dépassant pas un certain tonnage rembourseront au Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ("le Fonds de 1992") une partie des indemnités qu'il est tenu de verser en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds pour les dommages par pollution causés par ces navires-citernes.

Le présent accord vise à créer des relations juridiques et, sur la base de leurs engagements mutuels, les propriétaires participants de tous les navires adhérents sont convenus entre eux et conviennent de ce qui suit:

I. DÉFINITIONS

A) Les termes suivants ont le même sens qu'à l'article premier de la Convention sur la responsabilité civile:

"Événement", "hydrocarbures", "propriétaire", "personne", "dommages par pollution", "mesures de sauvegarde", "navire".

B) Par "Fonds de 1992" on entend le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures institué en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

C) Par "Convention de 1992 portant création du Fonds" on entend la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures telle que modifiée et/ou complétée de temps à autre et tout texte législatif national mettant en œuvre cette convention.

D) Par "Club" on entend une Association de protection et d'indemnisation (P&I) appartenant à l'International Group; par "le Club du propriétaire" on entend le Club auprès duquel un navire visé par l'Accord et appartenant à l'intéressé est assuré, ou auprès duquel ce propriétaire sollicite une assurance; les expressions "son Club", "le Club partie" et des expressions semblables sont interprétées en conséquence.

E) Par "navire adhérent" on entend un navire auquel le mécanisme s'applique et "adhésion" est interprété en conséquence.

F) Par "remboursement" on entend le remboursement visé à la clause IV du présent accord.

G) "Assurance", "assuré" et les expressions connexes renvoient à la couverture garantie en matière de protection et d'indemnisation contre les risques de pollution par les hydrocarbures.

H) Par "International Group" on entend l'International Group of P&I Clubs.

I) Par "Convention sur la responsabilité" on entend la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée de temps à autre, et tout texte de loi national visant à son application, et par "Etat partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité" un Etat dans lequel ladite convention est en vigueur.

J) Par "propriétaire participant" on entend le propriétaire d'un navire adhérent qui est partie à l'Accord.

K) Par "Partie" on entend une partie au présent accord.

L) Par "Protocole" on entend le Protocole de 2003 visant à compléter la Convention de 1992 portant création du Fonds et tout texte législatif national mettant en oeuvre ce Protocole.

M) L'expression "notification de la conclusion d'une action récursoire" a le sens indiqué dans la clause V C).

N) L'expression "navire visé par l'Accord" a le sens indiqué dans la clause III B).

O) Par "risques de sanctions", on entend toute sanction, interdiction ou mesure défavorable, quelle qu'en soit la forme, adoptée par un État, une organisation internationale ou toute autre autorité compétente ainsi que le risque matériel qui en découle;

P) Par "mécanisme" on entend l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) (tel que modifié en 2017) tel qu'institué par les présentes dispositions. Q) Par "Fonds complémentaire" on entend le Fonds institué par le Protocole.

R) Par "tonneaux" on entend le tonnage de jauge brute calculé conformément aux règles de mesure du tonnage figurant à l'annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires; l'expression "tonnage" doit être interprétée en conséquence.

S) L'expression "unité de compte" a le même sens qu'au paragraphe 9 de l'article V de la Convention sur la responsabilité civile.

II. GÉNÉRALITÉS

A) Le présent accord s'intitule Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) (tel que modifié en 2017).

B) Le propriétaire de tout navire visé par l'Accord est habilité à devenir partie audit accord et le devient lorsque le Club assurant le navire en question fait de lui une partie conformément à son règlement.

III. LE MÉCANISME STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017)

A) Le présent accord vise à instituer le mécanisme STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017) afin d'effectuer des remboursements au Fonds de 1992 dans les conditions énoncées plus bas.

B) Un navire est habilité à adhérer au mécanisme si:

- 1) il ne dépasse pas 29 548 tonneaux;
- 2) il est assuré par un Club; et
- 3) il est réassuré au titre du dispositif de pool de l'International Group.

Un tel navire est dénommé dans le présent accord "navire visé par l'Accord".

C) Tout navire visé par l'Accord appartenant à un propriétaire participant adhère automatiquement au mécanisme lorsque ce propriétaire devient partie au présent accord conformément à la clause II B) ci-dessus.

D) Un navire qui n'est pas un navire visé par l'Accord du fait qu'il est réassuré indépendamment du dispositif de pool susmentionné peut néanmoins être considéré comme un navire visé par l'Accord si un accord écrit est conclu dans ce sens entre le propriétaire et son Club.

E) Une fois qu'un navire visé par l'Accord a adhéré au mécanisme, il reste adhérent jusqu'à ce

1) qu'il cesse d'être un navire visé par l'Accord (par suite d'un nouveau jaugeage et/ou parce qu'il n'est plus assuré ni réassuré comme indiqué à la clause III B) ci-dessus); ou bien

2) qu'il cesse d'appartenir à un propriétaire participant; ou encore

3) que le propriétaire participant se soit retiré du présent accord conformément à la clause X.

IV. REMBOURSEMENT AU FONDS DE 1992

A) Lorsque, par suite d'un événement, un navire adhérent provoque des dommages par pollution pour lesquels i) la responsabilité du propriétaire participant de ce navire est engagée en vertu de la Convention sur la responsabilité et ii) le Fonds de 1992 a versé des indemnités ou devrait en verser en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, ledit propriétaire rembourse au Fonds de 1992 un montant calculé conformément à la présente clause.

B) Ne donnent lieu à aucun remboursement:

1) le coût de mesures de sauvegarde dans la mesure où le propriétaire participant est exempt de l'obligation visée au paragraphe 3 de l'article III de la Convention sur la responsabilité, la responsabilité du Fonds de 1992 en ce qui concerne ce coût étant engagée en vertu du paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds;

2) tout autre dommage par pollution pour autant que la responsabilité incombe au Fonds de 1992 et non pas au propriétaire participant.

C) Le montant donnant lieu à remboursement au Fonds de 1992 par le propriétaire participant correspond au montant des indemnités que le Fonds de 1992 a versées ou devrait verser au titre des dommages par pollution, pour autant que:

1) pour chaque événement, le remboursement n'excède pas un montant égal à 20 millions d'unités de compte, déduction faite du montant de la responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité, telle que limitée par l'article V, paragraphe 1 de ladite convention; et

2) la déduction visée au paragraphe IV C) 1) ci-dessus s'effectue que le propriétaire participant soit ou non habilité à faire valoir un droit de limitation.

D) Le fait qu'il soit tenu de procéder au remboursement prévu dans le présent accord ne porte en rien atteinte aux droits qu'a le propriétaire participant ou son Club de recouvrer auprès du Fonds de 1992 les sommes qui lui sont dues par suite de l'événement, que ce soit de plein droit, par voie de subrogation, de cession ou de tout autre manière. Pour écarter tout doute, ces sommes sont incluses dans le montant des indemnités visées à la clause IV C) ci-dessus.

E) Sauf disposition contraire arrêtée avec le Fonds de 1992:

1) le droit du Fonds de 1992 de recevoir un remboursement de la part du propriétaire participant naît quand il est donné notification de la conclusion de l'action récursoire telle que définie dans la clause V C) ci-après;

2) avant que cette notification ait été donnée, le Fonds de 1992 est habilité à percevoir de la part du propriétaire participant un ou plusieurs acomptes sur les sommes à rembourser d'un montant que le Fonds de 1992 estime correspondre au montant prévu du remboursement;

3) le paiement des sommes que le Fonds de 1992 est habilité à recevoir en vertu du présent accord est effectué en même temps que le paiement, par les contribuables, des contributions mises en recouvrement pour l'événement en question, conformément aux articles 10 et 12 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

F) 1) Le paiement d'un acompte au titre de la clause IV E) ci-dessus s'effectue sous réserve que:

i) cet acompte soit versé par le Fonds de 1992 sur un compte spécial réservé uniquement au remboursement des sommes relatives à l'événement concerné;

ii) le trop-versé que le propriétaire participant aurait remboursé au-delà des indemnités payées par le Fonds de 1992 lui soit restitué; et

iii) dans la mesure où l'excédent est constitué des montants recouverts par le biais d'actions récursoires auprès de tiers, il soit versé au propriétaire participant conformément à la clause V ci-après.

2) Rien dans la présente clause IV F) n'empêche le Fonds de 1992 d'utiliser les sommes qui lui sont versées au titre du présent accord pour honorer les demandes d'indemnisation nées de l'événement concerné, ni ne l'oblige à détenir ces sommes (ou leur reliquat) sur un compte bancaire distinct ou à les investir séparément de ses autres avoirs.

3) À moins que le Fonds de 1992 n'ait été informé du contraire, le Club qui assure le propriétaire participant est considéré comme étant autorisé à agir au nom de ce propriétaire lorsqu'il reçoit un remboursement au titre de la présente clause.

G) Aux fins du présent accord, la conversion des unités de compte en monnaie nationale s'effectue conformément au paragraphe 9 de l'article V de la Convention sur la responsabilité civile.

H) 1) Aucun remboursement ne sera dû en vertu du présent accord si:

i) le remboursement du Fonds de 1992 par le propriétaire participant, ou le remboursement de ce dernier par son Club des sommes versées à cette fin, expose le propriétaire participant ou son Club à des risques de sanctions; ou

ii) le propriétaire participant n'est pas ou risque de ne pas être en mesure de se faire rembourser par son Club en raison de conditions de couverture excluant ou limitant la responsabilité du Club dans les cas où le paiement est susceptible d'exposer ce dernier à des risques de sanctions ou lorsque ces risques entraînent ou risquent d'entraîner une insuffisance de recouvrement auprès du pool de l'International Group et/ou d'Hydra et/ou dans le cadre de toute autre réassurance.

2) Aux fins du point 1) ii) ci-dessus, par le terme "insuffisance" on entend toute absence ou tout retard de recouvrement du Club du fait d'un paiement, par les réassureurs, sur un compte désigné conformément aux conditions fixées par un État, une organisation internationale ou une autorité compétente.

3) En cas de litige sur la question de savoir si le paiement expose ou est susceptible d'exposer à des risques de sanctions ou si des risques de sanctions entraînent ou sont susceptibles d'entraîner une insuffisance de recouvrement auprès des réassureurs, le remboursement qui incombe au propriétaire participant en vertu du présent accord ne s'effectue que si le Club de ce propriétaire accepte ou établit qu'il est tenu de lui verser le remboursement correspondant.

4) Le propriétaire participant ou son Club doivent informer le Fonds de 1992 en cas de non-remboursement, en application du point 1) i) et/ou ii) ci-dessus.

V. ACTION RÉCURSOIRE CONTRE DES TIERS.

A) Le Fonds de 1992 a tout pouvoir pour décider de l'opportunité d'engager une action récursoire contre des tiers et de la conduite de cette action, y compris sous forme d'un règlement à l'amiable.

B) Sans préjudice de la clause V A) ci-dessus:

1) le propriétaire participant qui effectue un paiement en vertu du présent accord acquiert par voie de subrogation, s'agissant d'un montant versé en tant que remboursement (ou d'un acompte versé à ce titre), les droits de recours que le Fonds de 1992 peut avoir contre des tiers, à hauteur des intérêts qu'il peut avoir dans les sommes recouvrées de ces parties conformément au présent accord;

2) le Fonds de 1992 peut consulter le propriétaire participant et/ou son Club au sujet d'une action récursoire dans laquelle ils sont demandeurs effectifs ou potentiels;

3) rien dans le présent accord n'empêche le Fonds de 1992, le propriétaire et le Club de s'entendre, s'agissant de cette action, sur les arrangements qu'ils pourront considérer comme appropriés en l'espèce, y compris sur des dispositions visant à répartir les dépenses afférentes à cette action ou à répartir les sommes éventuellement recouvrées.

C) Aux fins du présent accord, la notification de la conclusion d'une action récursoire est la notification donnée au propriétaire participant que toutes les actions récursives contre des tiers engagées ou prévues par le Fonds de 1992, au titre de l'événement, ont abouti à une conclusion définitive. Une conclusion définitive peut consister notamment en la décision prise par le Fonds de 1992 de ne pas engager d'action récursoire ou de mettre fin à une action de ce type déjà entamée.

D) Le propriétaire participant effectue un paiement en vertu du présent accord sous réserve que:

1) sauf s'il en décide autrement, lorsque le Fonds de 1992 décide d'engager une action récursoire contre des tiers, a) il s'efforce de recouvrer les indemnités qu'il a versées ou devrait

verser y compris les sommes payées en vertu du présent accord par le propriétaire participant, ou b) il produise la documentation sollicitée telle que décrite dans la clause V D) 2) ci-après;

2) si le Fonds de 1992 décide de ne pas engager d'action récursoire (ou de mettre fin à une action de ce type déjà entamée) contre un tiers s'agissant de l'événement, il produise la documentation raisonnablement suffisante qu'on pourra solliciter pour transférer (ou confirmer le transfert) au propriétaire participant et/ou à son Club, par voie de subrogation, de cession ou de tout autre manière, les droits de recours qu'il peut avoir contre des tiers, dans la mesure où le propriétaire participant et/ou son Club peuvent avoir des intérêts dans les sommes recouvrées de ces parties en raison du remboursement effectué en vertu du présent accord;

3) si, après avoir été payé, le Fonds de 1992 recouvre des sommes de tiers à un titre ou à un autre, il restitue au propriétaire participant ces sommes après déduction:

i) des frais encourus par lui pour les recouvrer; et

ii) d'une somme équivalente aux indemnités payées ou à payer par lui au titre des dommages dus à la pollution relatifs à l'événement, pour autant que cette somme dépasse le montant payé par le propriétaire participant en vertu du présent accord.

E) À moins que le Fonds de 1992 n'ait été informé du contraire, le Club assurant le propriétaire participant est considéré comme étant autorisé à agir au nom de ce propriétaire lorsqu'il reçoit une notification au titre de la clause V C) ci-dessus; lorsqu'il reçoit des sommes dues au propriétaire participant au titre de la clause V D) ci-dessus; et lorsqu'il décide de toutes autres matières relatives à l'exécution de la présente clause V.

VI. PROCÉDURE ET DISPOSITIONS DIVERSES.

Tout droit qu'a le Fonds de 1992 à un remboursement en vertu du présent accord s'éteint à moins qu'une action ne soit engagée en application des présentes dispositions dans les quatre années suivant la date où les dommages par pollution sont survenus. Néanmoins, aucune action ne peut être engagée si plus de sept années se sont écoulées depuis la date de l'événement à l'origine des dommages. Lorsque l'événement en cause consiste en une série de faits, le délai de sept ans commence à courir à compter de la date du premier de ces faits.

VII. AMENDEMENTS

A) Le présent accord peut être modifié à tout moment par l'International Group agissant en tant qu'agent de tous les propriétaires participants.

Tout amendement apporté au présent accord prend effet trois mois après la date à laquelle l'International Group en informe par écrit le Fonds de 1992.

B) Chaque propriétaire participant reconnaît que l'International Group est autorisé à accepter en son nom qu'un amendement soit apporté au présent accord:

1) si son Club donne son autorisation, et

2) si son Club a approuvé l'amendement selon la même procédure que celle prévue pour la modification de son règlement.

C) Sous réserve des dispositions de la clause IX A) ci-dessous, tout amendement au présent accord n'influe en rien sur les droits et les obligations afférents à un quelconque événement survenu avant la date d'entrée en vigueur de cet amendement.

VIII. EXAMEN

A) Au cours de l'année 2016, il sera procédé à un examen des demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution qui auront été enregistrées pendant les dix ans qui se seront écoulés jusqu'au 20 février 2016. Cet examen aura pour objet 1) de déterminer approximativement la part des dépenses globales liées à ces demandes formées en vertu de la Convention sur la responsabilité et/ou de la Convention de 1992 portant création du Fonds et/ou du Protocole qui aura été encourue respectivement par les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures pendant la période écoulée à compter du 20 février 2006; et 2) d'examiner l'efficacité, le fonctionnement et l'exécution du présent accord. Cet examen sera renouvelé par la suite tous les dix ans et devra prendre en compte les données relatives aux demandes d'indemnisation issues de tous les examens antérieurs.

B) Les représentants des réceptionnaires d'hydrocarbures et le Secrétariat du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire sont invités à participer, à titre consultatif, à tout examen effectué en vertu de la présente clause. Les propriétaires participants autorisent l'International Group à agir en leur nom pour la conduite de tout examen de ce type.

C) Si un examen effectué en vertu de la présente clause fait apparaître que, durant la période écoulée depuis le 20 février 2006, les propriétaires de navires ou les réceptionnaires d'hydrocarbures ont encouru une part de dépenses excédant 60 % des dépenses globales visées à la clause VIII A) ci-dessus, des mesures doivent être prises pour rééquilibrer la charge financière de ces dépenses aux fins d'en assurer une répartition à peu près égale.

D) Ces mesures peuvent comporter, notamment:

1) une modification du présent accord portant augmentation ou réduction du montant donnant lieu à remboursement dû en vertu dudit accord;

2) une modification du présent accord visant à améliorer son efficacité, son fonctionnement et son exécution;

3) la conclusion ou modification de tout autre engagement contractuel relatif à la répartition des dépenses liées à la pollution par les hydrocarbures entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures; et

4) toute autre mesure ou ensemble de mesures considérées comme étant pertinentes pour maintenir une répartition à peu près égale de ces dépenses.

E) Si un examen effectué en vertu de la présente clause fait apparaître que les propriétaires de navires ou les réceptionnaires d'hydrocarbures ont encouru une part de dépenses excédant 55 % mais ne dépassant pas 60 % des dépenses globales visées à la clause VIII A) ci-dessus, les mesures visées ci-dessus peuvent (mais ne doivent pas nécessairement) être prises.

IX. DURÉE ET DÉNONCIATION

A) Le présent accord s'applique à tout événement survenant à compter du 20 février 2017, midi GMT.

B) À moins qu'il n'y soit mis fin avant cette date, conformément aux dispositions énoncées ci-après, le présent accord continue de produire ses effets jusqu'à l'entrée en vigueur d'un instrument international qui introduise un changement important dans le régime d'indemnisation institué par la Convention sur la responsabilité, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole.

C) Chaque propriétaire participant reconnaît que l'International Group est autorisé à mettre fin au présent accord en son nom:

1) si les Clubs cessent d'assurer les propriétaires participants contre le risque de devoir procéder à un remboursement en vertu du présent accord; ou

2) si l'exécution de l'Accord devient illégale dans un Etat ou des Etats donnés (auquel cas il peut être mis fin au présent accord à l'égard de cet Etat ou de ces Etats, l'Accord restant en vigueur vis-à-vis des autres Etats); ou

3) si les réassureurs de l'International Group cessent de fournir une couverture adéquate pour les responsabilités prévues par le présent accord, et si la couverture de ce risque n'est pas raisonnablement disponible sur le marché international à des conditions équivalentes; ou

4) si l'International Group est dissous; ou

5) si son Club autorise la dénonciation de l'Accord (et a approuvé cette dénonciation selon la même procédure que celle prévue pour la modification de son règlement), en raison d'un quelconque événement ou d'une quelconque circonstance qui empêche son exécution et que les propriétaires participants ne peuvent raisonnablement prévoir.

D) La dénonciation du présent accord ne prend effet que trois mois après la date à laquelle le Fonds de 1992 en est informé par écrit par l'International Group.

E) La dénonciation du présent accord n'influe en rien sur les droits ou les obligations afférents à un quelconque événement survenu avant la date de dénonciation.

X. RETRAIT

A) Un propriétaire participant peut se retirer du présent accord:

1) en donnant un préavis écrit d'au moins trois mois à son Club; ou

2) en application d'un amendement apporté audit accord, pour autant:

i) qu'il ait exercé son droit de vote contre ledit amendement lorsque son Club en a demandé l'approbation à ses membres; et

ii) que dans un délai de 60 jours après l'approbation de l'amendement par les membres de son Club, il informe ce dernier par écrit de son retrait; et

iii) que ce retrait prenne effet en même temps que l'entrée en vigueur de l'amendement ou à la date où son Club reçoit son préavis, si cette dernière date est postérieure.

B) Si un propriétaire participant cesse d'être le propriétaire d'un navire visé par l'Accord, il est considéré, en ce qui concerne seulement ce navire, comme se retirant du présent accord avec effet immédiat et ce propriétaire ou son Club informe par écrit le Fonds de 1992 qu'il a cessé d'être le propriétaire de ce navire visé par l'Accord.

C) Un propriétaire participant qui se retire du présent accord n'est plus soumis à aucune des responsabilités qui y sont prévues à compter de la date où son retrait prend effet, étant entendu qu'aucun retrait n'influe sur les droits et les obligations afférents à un quelconque événement survenu avant cette date.

XI. DROITS JURIDIQUES DU FONDS DE 1992

A) Bien que n'étant pas partie au présent accord, le Fonds de 1992 est considéré comme jouissant de droits juridiquement exécutoires en matière de remboursement décrits dans le présent accord, et de ce fait est habilité à engager des poursuites en son nom propre contre le propriétaire participant pour toute réclamation qu'il peut faire valoir en vertu du présent accord. Ces poursuites peuvent consister, notamment, en une action engagée par le Fonds de 1992 contre un propriétaire participant pour se prononcer sur une question relative à l'interprétation, la validité et/ou l'exécution du présent accord.

B) Sans préjudice des dispositions des clauses XI A) et VII A) ci-dessus, le Fonds de 1992 n'est pas tenu de donner son assentiment à un amendement introduit, une dénonciation effectuée ou à un retrait opéré conformément aux clauses du présent accord.

C) Les Parties au présent accord autorisent l'International Group à s'entendre avec le Fonds de 1992 sur les conditions auxquelles une demande de remboursement en vertu du présent accord concernant un navire adhérent (ou ayant été adhérent), ou une procédure visant à se prononcer sur une question d'interprétation, de validité et/ou d'exécution du présent accord, peuvent être formées directement contre le Club assurant le navire au moment de l'événement. Elles sont également convenues qu'au cas où le Fonds de 1992 engagerait une

procédure pour faire valoir une demande concernant un navire adhérent formée contre un Club, celui-ci peut exiger que le propriétaire participant soit joint à la procédure.

XII. DROIT APPLICABLE ET JURIDICTION

Le présent accord est régi par le droit anglais et la Haute Cour de Justice anglaise jouit d'une compétence exclusive concernant tout différend y afférent.

BIBLIOGRAPHIE

I / Ouvrages

(E.), ALFANDARY, *L'indemnisation des risques écologiques majeurs*, Amiens 1999.

(P.-H.), ANTONMATTEI, *Contribution à l'étude de la force majeure*, L.G.D.J., Tome 220, préf. (B). Teyssié, 1992.

(F.). BANNES, *La responsabilité civile pour dommages pétroliers en Droit comparé français et américain*, Aix Marseille, 1995.

(A). BELLAYER-ROILLE, Les réactions juridiques de la C.E. suite au naufrage du Prestige : étude d'une politique ambitieuse de sécurité maritime, Droit Maritime et Océanique, 2003, T. XXI, 133, Université de Nantes.

(A. B.), BERNARD, *Transport maritime et pollution accidentelle par le pétrole, faits et chiffres (1951-1999)*, éditions TECHNIP, 2000.

(J.P) BEURIER, Droit maritime, œuvre collective, Dalloz 2008.

(P). BONASSIES et (C). SCAPEL, Droit maritime, LGDJ, 2006.

(F.) BONNIEUX et (P.), RAINELLI, *Catastrophes économiques et dommages écologiques, Problèmes d'évaluation à partir de l'Amoco-Cadiz*, INRA éd. ECONOMICA, 1991.

(Ph.). CASSON, *Les fonds de garantie*, LGDJ, coll. Droit des affaires, 2001.

CHAO WU, La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures : responsabilité et indemnisation des dommages, préf. B. Stern, Pedone 1994.

(L) CHIKHAOUI, L'environnement : aspect financier, Centre de Publication Universitaire, 1999.

(I). CORBIER, *La notion juridique d'armateur*, Les grandes thèses du droit français, PUF, préf. M. Rémond- Gouilloud 1999.

(N). DE SADELEER, Les principes du pollueur-payeur, de prévention et de précaution : Essai sur la genèse et la portée juridique de quelques principes du droit de l'environnement, Bruxelles, Bruylant, 1999.

(M). DESPAX, Droit de l'environnement, Litec Droit, Paris 1980.

(E). DU PONTAVICE, *La pollution des mers par les hydrocarbures*, (A propos de l'affaire du Torrey Canyon), LGDJ 1968, p 117.

(P-M). DUPUY, La responsabilité internationale des Etats pour les dommages d'origine technologique et industrielle, Paris, Pedone, 1977.

(R.J) DUPUY, (D) VIGNES, Nations Unies, Traité du nouveau droit de la mer , Paris : Economica ; Bruxelles : Bruylant; 1985.

(M). FAURE, L'analyse économique du droit de l'environnement, Bruxelles, Bruylant, 2007.

(P). GAUTIER, environmental damage and the United Nations Claims Commission: New directions for future International environmental cases, brill.com" book" edcoll" Bej. 1978.

(M). GIAMPIETRO, la spécificité du dommage écologique en droit Italien, in. SFDE, le dommage écologique en droit interne, communautaire et comparé, Economica, 1992.

(A.-P.),GIRAIDIÈRE(de la), (J.-L.).DUTARETet (S.).GABAI(S.), *Assurance du risque pollution*, éd. Apogée 1993.

-avec (P.). JOURDAIN, Traité de droit civil sous la direction de (J).GHESTIN, *Les conditions de la responsabilité civile*, 2^{ème}éd.LGDJ,1998.

-avec (P.). JOURDAIN, Traité de droit civil sous la direction de (J).GHESTIN,*Les effets de la responsabilité civile*, 2^{ème} éd., LGDJ, 2001.

(A). KISS, Droit international de l'environnement, Pedone, 1989.

(A.). KISS et (J.-P.), BEURIER, *Droit international de l'environnement*, Pedone, *Etudes internationales*, 2003 *l'idée de normalité*, LGDJ, Bibl. dr. publ. T. 135, 1980.

(E).LANGAVANT, *Droit de la mer*, Cujas, 1979.

(A.). LE BAYON, *Dictionnaire de droit maritime*, Presses Universitaires de Rennes, 2004.

(K). LE COUVIOUR, *La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime*, Aix En Provence, presses universitaires d'Aix – Marseille, 2007.

(Ph). LE TOURNEAU, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz Action, 2004/2005.

(L)LUCCHINI et (V). OELCKEL, *Droit de la mer – La mer et son droit – Les espaces maritimes*, Tome 1, Pedone, 1990.

(S). MALJEAN-DUBOIS, *Quel droit pour l'environnement*, Paris Hachette, 2008.

(G.J.). MARTIN, *De la responsabilité civile pour faits de pollution au droit à l'environnement* Lyon-Trévoux, 1978.

(H).et (L.). MAZEAUD, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*, Sirey, 3^{ème} éd., 1938.

-avec (J.). MAZEAUD et (F.). CHABAS, *Leçons de droit civil, t. 2, vol. 1, obligations, Théorie générale*, Montchrestien, 9^{ème} éd. 1998.

(J). MESTRE, *La subrogation personnelle*, Paris, LGDJ, 1979, n° 4.

(L). NEYRET et (G.-J). MARTIN, *La nomenclature des préjudices environnementaux*, ed. LGDJ, 2012.

(A). OGUS et (M). FAURE, *Economie du droit : le cas Français*, Paris, éditions Panthéon-Assas, 2002.

(M).PRIEUR, *Droit de l'environnement*, Dalloz, 1984.

- (J.). PUTZEYS, *Droit des transports et droit maritime*, Bruylant, 1993.
- (J.P). QUENEUDEC, *Conventions maritimes*, Pedone, 1979.
- (M). REMOND-GOUILLOUD, *Droit maritime*, Pedone, Paris, 1989.
- (M). REMOND-GOUILLOUD, *Du droit de détruire, Essai sur le droit de l'environnement*, PUF. Paris, 1989.
- (S) ROBERT, L'Erika. *Responsabilités pour un désastre écologique*, Editions Pedone 2003.
- (S) ROBERT, *l'Erika : Responsabilités pour un désastre écologique*, édition Pedone, Paris.
- (R.) RODIERE, *Traité du droit maritime : introduction et armement* », Dalloz, 1975.
- (R.) RODIERE, *traité général de droit maritime*, Dalloz, t.I, (Introduction), 1967.
- Traité général de droit maritime*, Dalloz, t. II, (Contrat de transport de marchandises, affrètement et transport), 1968.
- Traité général de droit maritime*, Dalloz, t. IV, (événements de mer), 1972.
- Traité général de droit maritime*, Dalloz, t. IV ; (L'armement, ses agents et auxiliaires, limitation de responsabilité), 1976.
- Droit maritime : assurances et ventes maritimes*, Dalloz, 1983.
- (R) RODIERE et (M) REMOND – GOUILLOUD, *La mer, droit des hommes ou proie des Etats*, Pedone, 1980.
- (R.) RODIERE, *Précis de droit maritime introduction et armement*, Dalloz, 1965.
- (R). RODIERE et E. DU PONTAVICE, *Droit maritime, précis Dalloz*, 11^{ème} ed., 1991.
- (P.), SCAPEL, *Traité théorique et pratique sur les transports par mer, terre, eau, fer*, LGDJ, 1958.
- (A) SERIAUX, *La faute du transporteur*, 2^{ème} édition mise à jour, Economica, préf. P. Bonassies, 1998.

-avec (A.) TUNC, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*, Montchrestien, 6ème éd.1965.

(A.) TUNC, *La sécurité routière. Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation*, Paris, Dalloz, 1966.

(A.) VIALARD, *Droit maritime*, PUF, coll. Droit fondamental, 1997.

(G.) VINEY, *Traité de droit civil sous la direction de(J). GHESTIN,Introduction à la responsabilité civile*, 2ème éd. LGDJ, 1995.

(G.) VINEY, *Traité de droit Civil, Les obligations, conditions*, LGDJ 1982.

II/ Thèses et mémoires

(S.) BAHE, *Les pollutions maritimes accidentelles en France, risques, planification, gestion de crise*, thèse soutenue le 9 Juillet 2008 école pratique des hautes études , Université de Bretagne occidentale Ecole doctorale

(J.) HAY, *Analyse économique du système international CLC/FIPOL comme instrument de prévention des marées noires*, thèse de doctorat, Brest, 2006

(P.) SIMON, *la responsabilité civile des dommages en mer causés par les hydrocarbures*, thèse Paris II, 1976,

(Y-D.) TUEBLEY, *la Côte d'Ivoire et la gestion durable des ressources naturelles marines*, thèse de doctorat, Université de Maastricht, 2010.

III/ Articles de revues.

(F.) ARRADON, « *Erika-contribution aux réflexions sur les mesures nécessaires pour éviter de futures catastrophes* », DMF., 2000.

AUQUIER et BEDIN, « *une première approche de l'analyse coût-avantage des systèmes de protection des côtes Françaises contre les pollutions par les hydrocarbures* », in, *le coût des marées noires*, O.C.D.E., 1982.

(J. P.) BEURIER, « *droit international de la mer, droits maritimes* », Colloque "droit international », 1985 ; Dalloz Action, 2^{ème} édition. 2008.

(J.-P.) BEURRIER, « *le transport maritime, le droit et le désordre économique international* », in *La Mer et son droit, mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec*, Paris, Pedone, 2003.

(J. P.) BEURRIER, (M). NDENDE : « *Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)* », Lexis Nexis, 2007, fascicule 4386, §§ 40, 98, Jurisclasseur Environnement.

(J.) BIGOT, « *L'indemnisation des dommages nés de la pollution et l'assurance* », i, *Indemnisation des dommages dus à la pollution*, OCDE, 1981.

(Ph.) BOISSON, responsabilité des sociétés de classification : faut-il remettre en cause les principes du droit maritime, *DMF*, 1995.

(Ph.) BOISSON et (E). LANGAVANT, « *L'affaire de la drague Cap-de-la-Hague* », D.M.F. 1981.

(P.) BONNASSIES, La responsabilité pour pollution en droit maritime, SFDE, Colloque de Brest, *Economica*, 1988,402.

(P.) BONASSIES, « *problèmes posés par l'imputation des frais d'assistance et/ou de remorque des pétroliers en Difficulté* », in *la lutte contre les marées noires-aspect économique*, OCDE, 1982.

(P.) BONASSIES, « *le droit maritime classique de la sécurité des espaces maritimes, espaces et ressources maritimes* » (ERM) n° 1, 1986.

(P.) BONASSIES, « *le droit positif en 2004* », *DMF*, 2005, hors série n°9.

(P.) BONASSIES, « *Après l'Erika : les quatre niveaux de réparation de dommage résultant d'une pollution par Hydrocarbures* », *revue Scapel*, 2000.

(P.) BONASSIES, l'affaire de l'Amoco-Cadiz, décision finale sur la question de la responsabilité, espaces et ressources maritimes (ERM) 1984, n° 1, 1986.

(M.-P.) CAMPROUX-DUFFRENE, « *regards croisés sur la réparation des atteintes à la nature, la traduction du dommage écologique et proposition d'amélioration du système d'indemnisation* », atelier international, droit et environnement », *CDES*, Décembre 2008.

(P.) CHAUVEAU, « *La pollution des mers par les hydrocarbures* », DS., 1969, chronique, p.191.

(L.) CHIKHAOUI, « *l'environnement : aspect financier* », Centre de Publication Universitaire, 1999.

(L.G.) COHEN, « *Revisions of TOVALOP and CRISTAL : Strong ships for stormy seas* », JMLC, V. 18, N. 4, Octobre. 1987.

(I.) CORBIER. La notion de faute inexcusable et le principe de limitation, in *Etudes de droit maritime à l'aube du XXI^{ème} siècle*, in Mélanges offerts à P. Bonassies, Moreux 2001, p. 103.

-La faute inexcusable de l'armateur ou du droit de l'armateur à limiter sa responsabilité, D.M.F., 2002.

(H.) CORELL, Le droit de la mer et les FIPOL, in *les FIPOL : 25 années d'indemnisation des victimes des sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures*, 2003.

(V.) DAVID/S. MAIRESSE/P. MAITRE, « *Le principe du pollueur-payeur : cohérence des outils et pertinence du principe* », in S. Maljean-Dubois (dir.), *l'outil économique en droit international et européen de l'environnement*, Paris, la documentation Française, 2002.

(P.A.) DEETJEN, « *la traduction juridique d'un dommage écologique : le préjudice écologique* », R.J.E., 2009.

(C.) De KLEMM, « *Evaluation et réparation du dommage écologique, les apports du droit comparé* », in SFDE ? Colloque de Nice de 1991, « *le dommage écologique en droit interne, communautaire et comparé* », *Economica*, 1992.

(L.) DE LA FAYETTE, « *environmental damage in international and comparative law : problems of definitions and Valuation* », Oxford University press, 2002.

(P. A.) DEETJEN, « *la traduction juridique d'un dommage écologique : le préjudice écologique* », R.J.E., 2009.

(Ph.) DELEBECQUE, La pollution marine, Rapport français, Chapitre X, in *Les responsabilités environnementales dans l'espace européen, Point de vue franco-belge*, Bruylants, 2006, p. 375.

(Ph.) DELEBECQUE, « *Responsabilité et indemnisation dus à la pollution par les hydrocarbures, à propos de la catastrophe de l'Erika* », JCP, 2000.

De ROULIN, « *l'épopée judiciaire de l'Amoco-Cadiz* », A.F.D.U. ; 1996.

(A.) DIDIER, « *le dommage écologique pur en droit international* », cahiers, Graduate Institut Publication.

(C.) DOUAY, « *L'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* », DMF, 1981.

(B. A.) DUBAIS, « *à propos de TOVALOP et CRISTAL* », J.M.M., 20 Février 1976.

(N.) DUMAX, « *la réparation économique du préjudice écologique* », R.J.E., 2008.

(E.) Du PONTAVICE, « *l'apport du procès de l'Amoco-Cadiz* », SFDE, droit de l'environnement marin développement récent », colloque de Brest.

(F.) FOUCHIER : « *l'action directe contre les P&I Clubs* », DMF, 2000.

(Ch. A.) KISS, « *un cas de pollution internationale : l'affaire des bouts rouges* », J.D.I., 1965.

(J. J.) LAVENUE, « *pour une responsabilité du propriétaire de la cargaison et les acteurs engagés dans l'activité de transport par mer des hydrocarbures* », Actes du 5ème colloque mondial sur la pollution des mers, Le Pirée, 29 Décembre au 2 Octobre 2004.

(CL.) LEGENDRE, « *Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* », DMF, 1970.

(CL.) LEGENDRE, « *La Conférence juridique internationale sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer de 1969* », D.M.F., 1970.

(L.) LUCCHINI, « *La pollution des mers par les hydrocarbures : les conventions de Bruxelles de novembre 1969 ou les fissures du droit international classique* », journal du droit international, 1970.

(L.) LUCCHINI, « *Le procès de l'Amoco-Cadiz : présent et voie du futur* », AFDI. , 1985.

(R.) MOREAU, « *cinquante ans de marée noire : radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures* », assurance et gestion des risques, Avril 2008.

(M.) NDENDE, « *regard sur les procédures d'indemnisation des victimes de la catastrophe de l'Erika* », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, 2003, T. XXI, 89, Université de Nantes.

(J.) NICHOLS, « *Genèse de la position des FIPOL à l'égard de la recevabilité des demandes en indemnisation* » in, les FIPOL : 25 années d'indemnisation des victimes de sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures.

(F.) ODIER (CH). VIGNIER, « *Fonds d'indemnisation des dommages de pollution maritime, plan TOVALOP et CRISTAL* », Jurisclasseur Environnement, 1994, fascicule 672.

(Z.) OUBOUCHOU, « *pollution : les côtes Algériennes poubelle privilégiée ?* », quotidien EL Watan, 18 Janvier 1993(C). Lerminier et (B). Chaussade : « *vers l'indemnisation du préjudice écologique* », la gazette, 8 Juin 2009.

(K.) PINEUS, « *l'échouement du Tsesis. Suite et fin du feuilleton* », D.M.F. 1983.

(M.) PRIEUR, « *La responsabilité environnementale en droit communautaire* », Revue Européenne de Droit de l'Environnement, 2004.

(J. P.) QUENEUDEC, « *Les incidences de l'affaire du Torrey-Canyon sur le droit de la mer* », Annuaire Français de Droit International, 1968.

(V.) REBEYROL, « *la marée noire dans le golfe du Mexique : le temps du droit* », la Semaine Juridique édition générale, n° 6.

(M.) REMOND-GOUILLOUD, « *Pollution des mers* », Jurisclasseur, Responsabilité civile, T.IV.

(M.) REMOND-GOUILLOUD, « *Leçons d'un naufrage : a propos de l'indemnisation des victimes de l'Amoco-Cadiz* », D. 1979, 1, p. 135.

(M.) REMOND-GOUILLOUD, « *L'indemnisation des victimes de la pollution causée par les activités en mer* », in *Indemnisation des dommages dus à la pollution*, OCDE, 1981.

(M.) REMOND-GOUILLOUD, « *Marée noire : les Etats Unis à l'assaut (Oil Pollution Act 1990)* », DMF Juin 1991.

(M.) REMOND-GOUILLOUD, « *les mesures de sauvegarde-De quelques difficultés liées à l'indemnisation des frais de lutte contre la pollution* », D.M.F., 1980.

(R.) RODIERE, « *La limitation de responsabilité du propriétaire de navire, passé, présent et avenir* », DMF, 1973.

(L.) RODRIGUEZ- LUCA, « *Compensation for damage to the environment per se, Implementation of international environmental law* », sous la direction de F. Maljean-Dubois et de L. Rajamani, Leiden/Boston, 2011.

(C.) SCAPEL, « *l'action directe contre les P&I Clubs* », Mélanges offerts à P. Bonassies.

(S.P.) STRITASTAVA, « *Stratégie pour la protection du milieu marin* », Grande Bretagne, Manuel OMI, Juillet 1988.

(K.) TÖPFER, « *Au-delà du marché : les FIPOL et l'environnement* », in *les FIPOL : 25 années d'indemnisation des victimes de sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures*.

(A.) VIALARD, « *Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures* », D.M.F. 2003.

(G.) VINEY, « *Remarques sur la distinction entre faute intentionnelle, faute inexcusable et faute lourde* », D.S., 1975.

WHITE ET NICHOLS, « *considération pratique concernant le coût des marées noires* », in. *Le coût des marées noires O.C.D.E.*, 1982.

(G.) WIERDERKHER, « *Damage écologique et responsabilité civile* », in *les hommes et l'environnement*, Etudes en hommage à Alexandre Kiss, Paris, Frison-Roche, 1998.

IV/ Rapports et Documents

-Rapports :

Rapport annuel du FIPOL de 1980.

Rapport annuel du FIPOL de 1983.

Rapport annuel du FIPOL de 1986.

Rapport annuel du FIPOL de 1988.

Rapport annuel du FIPOL de 1989.

Rapport annuel du F.I.P.O.L. de 1990.

Rapport annuel du FIPOL de 1991. Rapport annuel du FIPOL de 1992.

Rapport du BEA-mer sur le naufrage de l'Erika, 2000.

Rapport annuel du FIPOL, 2004.

Rapport de l'Agence Européenne pour l'environnement méditerranéen, n° 4/2006.

Rapports du FIPOL (<https://www.iopcfunds.org>).

-Documents :

Document de l'O.M.I. 1969, LEG/CONF/4.

Document de l'O.M.I. 1969, LEG/CONF/C.2/WP.7.

Document O.M.I., 1969, LEG/CONF/4/Add. 1.

Document FIPOL, FUND/A3/ES.1/13. 17/10/1980.

Document .FIPOL, FUND/EXC. 3/2. Annexe, 19/8/1980.

Document .FIPOL FUND/A3/ES.1/13. 17/10/1980.

Document .FIPOL, Fund/A.4/11, 15/7/1981.

Document .FIPOL, FUND/EXC.10/5, le 29/9/1983.

Documents de l'OMI, 1984, LED/CONF. 6/7.

Documents de l'OMI, 1984, LED/CONF. 6/47.

Document .FIPOL FUND/A.11/14, 25/8/1988.

Document .FIPOL FUND/EXC.22/2, 1989.

Document .FIPOL.,FUND/A.12/17,10/10/1989.

Document .FIPOL; FUND/EXC. 30/WP. 1. 16/12/1991.

Document .FIPOL FUND./EXC. 28/6.ADD.1.6.3.1991

Document .FIPOL FUND/EXC.35/10, 8/6/1993.

Documents de l'OMI(<https://www.imo.org>)

Documents FIPOL(<https://www.iopcfunds.org>)

Documents de l'OMI. LEG/CONF/C.2/SR.14.

V/Conventions Internationales.

Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, conclue à Bruxelles, le 23 Septembre 1910.

Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire de mer, conclue à Bruxelles le 10 Octobre 1957, ratifiée par l'Algérie (décret n° 64-174 du 8 juin 1964, JORADP : n°056 du 10-07-1964, p. 772), modifiée par le Protocole conclu à Bruxelles le 21 Novembre 1979..

Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures adoptée le 29 Novembre 1969 à Bruxelles, ratifiée par l'Algérie (ordonnance n° 72-17 du 7 juin 1972, N° JORADP, n° 053 du 04-07-1972)

Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur le droit d'intervention en haute mer, en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.

Convention portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures faite à Bruxelles le 18 Décembre 1971, ratifiée par l'Algérie, (ordonnance n° 74-55 du 13 Mai 1974, J.O.R.A.D.P. n° 45 du 4 Juin 1974).

Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), modifiée par le protocole de 1978 y relatif, adoptée le 2 novembre 1973 à L' O.M.I., entrée en vigueur le 2 Octobre 1983, ratifiée par l'Algérie, (décret n° 88-108 du 31 Mai 1988, JORADP du 1^{er} Juin 1988).

Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, conclue à Londres le 19 Novembre 1976.

Convention sur le droit de la mer, signée le 07 Décembre 1982 à Montégo-Bay (Jamaïque), ratifiée par l'Algérie (décret présidentiel n°96-53 du 22 janvier 1996, JORADP n°6 du 24 janvier 1996).

Convention sur la réglementation des activités relatives aux ressources minérales de l'antarctique adoptée à Wellington le 2 Juin 1988.

Convention internationale sur l'assistance, conclue à Londres le 28 Avril 1989.

Protocole du 27 Novembre 1992 fait à Londres modifiant la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures adoptée le 29 Novembre 1969 à Bruxelles, ratifié par l'Algérie (décret présidentiel n°98-123 du 18 avril 1998, JORADP n° 25 du 26 avril 1998).

Protocole du 27 Novembre 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures faite à Bruxelles le 18 Décembre 1971, ratifiée par l'Algérie, (décret présidentiel n° 98-124 du 18 Avril 1998, JORADP n° 25 du 26 Avril 1998).

Convention du 3 Mai 1996 sur la responsabilité et la réparation des dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

Convention Internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (hydrocarbures de soute), adoptée le 23 Mars 2001 à Londres.

Protocole à la Convention du 27 Novembre 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Londres le 16 Mai 2003.

VI/Jurisprudence.

Cour d'appel de Rennes, 30/3/1988, navire Kirsten-Skou, D.M.F., 1989.

Cour de cassation, crim., 11/2/1960, Agence judiciaire du Trésor, Ministère du Budget : Budget : Amoco Cadiz : l'Etat Français devant les Juridictions Américaines, 1992.

Cour d'appel de Rennes (2^{ème} ch. Com.), 25 Mai 2004, DMF, 2005.

T.G.I. Paris, 16 janvier 2008, 11^{ème} chambre, 4^{ème} section, n° 9934895010, <https://www.doctrine.fr> > Décisions de justice > 2008

Cour d'appel de Paris, affaire *Erika*, (Pôle 4 - chambre 11 E) 30 mars 2010, <https://coordination-maree-noire.eu> > spip > article11623

Cour d'appel du Pirée, arrêt n° 187/2018, <https://documentservices.iopcfunds.org>

Décision de la cour d'appel de Chicago du 24/1/1992, traduction faite dans Agence Judiciaire du Trésor, Ministère du Budget : Amoco-Cadiz : l'Etat Français devant les juridictions Américaines, 1992.

VII/ Lois.

Lois et ordonnances algériennes.

Ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime (JORADP 1977, n°29), modifiée et complétée par la loi n°98-05 du 25 juin 1998 (JORADP 1998 n°47), modifiée et complétée par la loi n°10-04 du 15 août 2010 (JORADP 2010 n°46)

Loi n° 03-10 du 19 Juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, JORADP n°43 du 20 juillet 2003.

Lois étrangères.

Loi américaine promulguée le 21 Octobre 1976 qui établie les limites quant à la possibilité de poursuivre une nation souveraine étrangère devant les tribunaux Américains, fédéraux ou d'Etat

Oil Pollution Act (OPA), 18 août 1990, Public law 101-380, Aug. 18 1990, HR 1465.

VIII/ Directives.

Directive n° 2004/35/C.E. du 21 Avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux du Parlement Européen et du Conseil.

Directive 2005/35/C.E. du parlement Européen et du Conseil du 7 Septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infraction de pollution, en vigueur le 30 Septembre 2005, telles que modifiée par la directive 2009/123/CE du parlement Européen et du Conseil du 21 Octobre 2009, en vigueur le 16 Novembre 2009, <http://europa.eu>.

IX/ Sites internet.

<http://www.pedz.ini-mannheim.de>.

[http://www.revueassurances.ca/cinquante ans de marée noire : radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les Hydrocarbures-par-Remi-Moreau-2/](http://www.revueassurances.ca/cinquante%20ans%20de%20marée%20noire%3A%20radioscopie%20des%20catastrophes%20liées%20à%20la%20pollution%20par%20les%20Hydrocarbures-par-Remi-Moreau-2/)

[http : //Conventions.coe.int](http://Conventions.coe.int); www.imo.Org; www.Seban-associes.Avocat.fr,

[http://lexinter.net/ JPTXT4/JP2005/arrêt cour d'appel *Erika*.htm](http://lexinter.net/JPTXT4/JP2005/arrêt%20cour%20d'appel%20Erika.htm)

<https://doi.org/>

<http://europa.eu>.

[www.epw. Senate.gov](http://www.epw.Senate.gov).

www.iopcfunds.org.

http//fr.iopcfund.org

www.Un.org/french/Depts/unscom/SRES 687.

<http://eur-lex>. Europa. Eu.

www.cedre.fr/fr/rejet/domm/cas.php.

[.http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-3526/.](http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-3526/)

http///documentservices.iopcfunds.org/fr

http://www.uscg.mil/default.asp.

Table des matières

PREMIERE PARTIE	14
LES PRINCIPAUX RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME DES HYDROCARBURES POUR FAITS DE POLLUTIONS.....	14
CHAPITRE I : LE REGIME INTERNATIONAL DE RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME DES HYDROCARBURES POUR FAITS DE POLLUTIONS : LA CONVENTION DE 1969/1992.....	16
<i>Section I : L'objet et le champ d'application de la convention de 1969/1992.....</i>	<i>16</i>
Sous-section I. : L'objet de la Convention.....	16
§I : La pollution doit être causée par les hydrocarbures	16
§II : La pollution doit provenir d'un navire	18
Sous-section II : Le champ d'application de la Convention de 1969/1992	20
§I : Le champ d'application de la Convention de 1969/1992 quant aux zonesmaritimes	20
§II : Le champ d'application de la Convention de 1969/1992 quant à la nature du dommage.....	24
<i>Section II : Le contenu de la convention de 1969/1992 quant à la responsabilité</i>	<i>45</i>
Sous-section I : L'imputation de la responsabilité.....	45
§I : La détermination de la personne responsable.....	46
§ II : La canalisation de la responsabilité.....	51
Sous-section II : Le fondement de la responsabilité	58
§ I : La responsabilité objective du propriétaire du navire	58
§ II : Les cas d'exonération de la responsabilité du propriétaire du navire	60
§ III : La limitation de la responsabilité.....	61
Sous-section III : La mise en œuvre de la responsabilité.....	70
§I : Le principe de l'assurance obligatoire.....	70
§ II :La mise en œuvre juridictionnelle de la responsabilité.....	77
CHAPITRE II : LE REGIME AMERICAIN DE RESPONSABILITEDU TRANSPORTEUR MARITIME DES HYDROCARBURES POUR FAITS DE POLLUTIONS : L'OIL POLLUTION ACT AMERICAIN(O.P.A.).	82
<i>Section I : Le champ d'application de l'O.P.A</i>	<i>83</i>
Sous-section I : Le champ d'application de l'O.P.A. quant aux types de navires, d'hydrocarbures et de dommages	83

§I : Le champ d'application de l'O.P.A. quant aux types d'hydrocarbures.....	83
§ II : Le champ d'application de l'O.P.A. quant aux types de navires	84
§ III : Le champ d'application de l'O.P.A. quant aux types de dommages	84
Sous-section II : Le champ d'application de l'O.P.A. quant à sa portée géographique.....	89
<i>Section II : Le système de responsabilité dans l'O.P.A.....</i>	<i>89</i>
Sous-section I : La détermination de la personne responsable	89
§I : La partie responsable du navire pollueur « <i>responsible party</i> ».....	89
§ II : La responsabilité du tiers.....	91
Sous-section II : Les cas d'exonération de responsabilité	91
§I : Les cas d'exonération de la partie responsable	92
§ II : Les cas d'exonération de la responsabilité pour un tiers responsable.....	93
Sous-section III : La limitation de responsabilité	94
§I : Les limites applicables à la partie responsable.....	94
§II : Les limites applicables aux tiers responsables	95
§III : L'existence d'une garantie financière.....	95
§IV : Le refus de limitation de responsabilité.....	96
CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE.....	102
DEUXIEME PARTIE.....	104
LES PRINCIPAUX RÉGIMES D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES : LES FONDS D'INDEMNISATION.104	
CHAPITRE I : LE REGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES : LA CONVENTION DE 1971/1992 PORTANT CREATION DU F.I.P.O.L.....	104
<i>Section I : L'objet et le champ d'application de la Convention de 1971/1992.....</i>	<i>105</i>
Sous-section I : L'objet de la Convention de 1971/1992.....	106
§I : L'indemnisation complémentaire de dommages par pollution	106
§II : La prise en charge financière des propriétaires de navires.....	128
Sous-sectionII : Le champ d'application de la Convention de 1971/1992	129
§I : la délimitation du champ d'application de la Convention quant à ses définitions	129

§II : La délimitation du champ d'application de la Convention quant à sa portée géographique.....	140
Sous-section III : Le fonctionnement du F.I.P.O.L.....	143
§I : La structure du F.I.P.O.L.....	143
§ II : Les demandes de réparation des préjudices présentées au FIPOL.....	146
§III : Le financement du Fonds de 1992.....	166
<i>Section II: Le système volontaire d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.....</i>	<i>169</i>
§ I : L'accord« <i>TOVALOP</i> ».....	170
§ II : L'accord privé <i>CRISTAL</i>	180
Sous-section II : Les modifications apportées aux accords « <i>TOVALOP</i> »et « <i>CRISTAL</i> ».....	186
§ I : Les modifications apportées à l'accord« <i>TOVALOP</i> ».....	186
§ II : Les modifications apportées aux accords « <i>CRISTAL</i> ».....	192
§ III : Les nouveaux accords privés : <i>STOPIA</i> et <i>TOPIA</i>	198
CHAPITRE II : LE REGIME AMERICAIN D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES : L'OIL SPILL LIABILITY TRUST FUND (O.S.L.T.F.).....	202
<i>Section I : Le financement de l'Oil Spill Liability Trust Fund (O.S.L.T.F.) et les différentes dépenses auxquelles il est exposé.....</i>	<i>203</i>
Sous-section I: Le financement de l'Oil Spill Liability Trust Fund (O.S.L.T.F.).....	203
§I : Le financement de l'O.S.L.T.F. par les sources principales récurrentes....	203
§II : Le financement de l'O.S.L.T.F. par la source principale non récurrente..	204
Sous-section II : les différentes dépenses auxquelles le Trust Fund est exposé.....	204
§I: L'indemnisation et le plafond d'indemnisation.....	205
§ II : Le problème de l'exonération du Trust Fund.....	206
<i>Section II : Le fonctionnement du Trust Fund.....</i>	<i>207</i>
Sous-section I : La structure du Trust Fund.....	207
§ I : Le Fonds d'urgence du Trust Fund	208
§ II : Le Fonds principal du Trust Fund.....	208
Sous-section II : Les demandes d'indemnisation présentées au Trust Fund et son droit de subrogation.....	209
§ I : Les demandes d'indemnisation présentées au Trust Fund	209

§II : Le droit de subrogation du Trust Fund.....	210
CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE.....	211
CONCLUSION GENERALE	212
ANNEXE/I	219
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1992 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES	219
ANNEXE/II.....	236
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1992 PORTANT CRÉATION D’UN FONDS INTERNATIONAL D’INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES	236
ANNEXE/III	264
PROTOCOLE DE 2003 À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1992 PORTANT CRÉATION D’UN FONDS INTERNATIONAL D’INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES.	264
ANNEXE IV.....	281
ACCORD 2006 DE REMBOURSEMENT EN CAS DE POLLUTION PAR DES HYDROCARBURES DÉVERSÉS PAR DES NAVIRES-CITERNES (TOPIA 2006) (TEL QUE MODIFIÉ EN 2017).....	281
ANNEXE V	295
ACCORD 2006 DE REMBOURSEMENT EN CAS DE POLLUTION PAR DES HYDROCARBURES DÉVERSÉS PAR DES NAVIRES-CITERNES DE PETITES DIMENSIONS (STOPIA 2006) (TEL QUE MODIFIÉ EN 2017).....	295
BIBLIOGRAPHIE	309
TABLE DES MATIÈRES	325